

Gemeinde Birsfelden

Quartierentwicklung Sternenfeld

Rahmen-Mobilitäts- und Erschliessungskonzept

21.087 / 5. Juni 2023 – Rev. 2. Mai 2024



Auftraggeber

Gemeinde Birsfelden
Hauptstrasse 77
4127 Birsfelden

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
Verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
Zugerstrasse 45, ch-6330 Cham
Blockweg 3, ch-6410 Goldau

Fon 041 783 80 60
Fon 041 859 10 20
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehrsingenieur

Flurin Casanova, casanova@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieur

David Steiner, steiner@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Auftrag	1
1.3	Perimeter	3
1.4	Grundlagen	4
1.5	Begriffe und Abkürzungen	4
2	Standortanalyse	5
2.1	Motorisierter Individualverkehr	5
2.2	Parkierung und Mobility-Carsharing	5
2.3	Öffentlicher Verkehr	6
2.4	Fuss- und Veloverkehr	8
2.5	Nutzungsangebot im Quartierumfeld	10
2.6	Mobilitätsverhalten	11
2.7	Fazit	12
3	Städtebauliches Richtkonzept	13
3.1	Bebauung und Erschliessung	13
3.2	Weiterentwicklung im Rahmen des Quartierplans	13
3.3	Zukünftige Bewohnerschaft	14
4	Ziele	15
5	Erschliessung	16
5.1	Öffentliche Räume und Nutzungen	16
5.2	Fussverkehr	18
5.3	Veloverkehr	18
5.4	Öffentlicher Verkehr	20
5.5	Gestaltungs- und Temporegime	21
5.6	Motorisierter Individualverkehr	22
6	Parkierungskonzept	23
6.1	Grundlagen	23
6.2	Parkfeldbestand	24
6.3	Grundsätze Parkierung	25
6.4	Umsetzung	26

6.5	Motorrad-Abstellplätze	27
7	Mobilitätsmassnahmen	28
7.1	Grundlagen und Ziele	28
7.2	Übersicht exemplarische Massnahmen	29
7.3	Monitoring / Controlling	30
8	Gestaltungsprinzipien	31
Anhang		32

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das in den 60er- und 70er-Jahren gebaute Quartier Sternenfeld steht vor grossen Transformationen. Grund dafür sind nicht nur anstehende Sanierungen, sondern auch gesellschaftliche Trends und veränderte Wohnbedürfnisse sowie der demographische Wandel. Die Gemeinde Birsfelden hat das Potenzial dieses Transformationsprozesses erkannt und möchte diesen gezielt für eine qualitätssteigernde Innenentwicklung nutzen.

Im Sommer 2019 wurde über das Gebiet Sternenfeld eine Testplanung durchgeführt. Die daraus gewonnen Erkenntnisse wurden anschliessend in ein städtebauliches Richtkonzept überführt. Bestandteil davon ist u.a. eine Parkplatzstrategie, welche den Umgang mit der Parkierung für die Quartierentwicklung regelt. Im bisherigen Planungsverfahren hat sich gezeigt, dass die Themen der Erschliessung und Mobilität zentrale Elemente der Quartierentwicklung darstellen und bereits in einer sehr frühen Planungsphase, auf Stufe Masterplan, zu betrachten sind.

1.2 Auftrag

Zur Vertiefung der Aussagen aus dem Richtkonzept ist auf Stufe Masterplan ein Mobilitäts- und Erschliessungskonzept als Rahmenkonzept für das Gesamtquartier zu erarbeiten.

Das Mobilitäts- und Erschliessungskonzept greift die verkehrlichen Themen aus der Testplanung und dem städtebaulichen Richtkonzept auf, überprüft, präzisiert und stimmt diese mit dem Masterplan ab. Hauptbestandteile des vorliegenden Konzeptes bilden die Festlegungen zur Quartiererschliessung, das Parkierungskonzept sowie die Mobilitätsmanagementmassnahmen. Diese Inhalte sind im weiteren Prozess stufengerecht in einer zweckmässigen Bearbeitungstiefe zu berücksichtigen. Zu beachten sind ebenso die unterschiedlichen Realisierungsetappen der Baurechtsnehmenden sowie der langfristige Entwicklungszeitraum von 20 bis 30 Jahren.

Das Mobilitätskonzept hat zum Ziel, für das Quartier Sternenfeld ein Mobilitätsangebot zu schaffen, dass den Bedürfnissen und dem Mobilitätsverhalten der Nutzenden, der Grundeigentümer und der Gemeinde gerecht wird und zweckmässige Massnahmen zur Erschliessung und Mobilität enthält. Grundsätzlich werden erst auf Stufe Baugesuch detaillierte Mobilitätsmassnahmen definiert. Um jedoch eine übergeordnete Koordination aller Teilareale zu ermöglichen, enthält das vorliegende Konzept Vorgaben, Rahmenbedingungen und Strategien, welche im Quartierplan verbindlich verankert werden und danach auf Stufe Bauprojekt zu berücksichtigen sind.



Abbildung 1: Verankerung Mobilitätskonzept im Planungsprozess

Im Erschliessungs- und Mobilitätskonzept werden die wichtigsten Überlegungen zur Erschliessung, Parkierung und weitere Mobilitätsthemen auf Stufe Masterplan definiert. Verbindlich gesichert werden sie dann im nachgelagerten Quartierplan. Das Konzept versteht sich als **übergeordnetes Rahmenkonzept Mobilität** und beinhaltet eine Gesamtschau über das gesamte Quartier, muss hinsichtlich Massnahmen aber genügend konkret sein, damit für die einzelnen Teilgebiete im Quartierplan verbindliche Massnahmen und Vereinbarungen getroffen werden können.

1.3 Perimeter

Das Quartier Sternenfeld liegt nordöstlich des Zentrums von Birsfelden in unmittelbarer Nähe zum Hafen, dem Rhein und der Birs. Die Luftliniendistanz zum Zentrum von Basel ist mit rund 2,5 Kilometer gering. Im vorliegenden Konzept wird zwischen dem Betrachtungs- und Quartierplanperimeter unterschieden. Der Quartierplanperimeter umfasst den westlichen Teil des bestehenden Quartiersplan Sternenfeld. Die drei Hochhäuser östlich des Perimeters (Am Stausee 23, 25, 27) werden separat behandelt und sind nicht Bestandteil des vorliegenden Quartierplanperimeters.



Abbildung 2: Lage des Quartiers Sternenfeld im Grossraum Basel (Grundlagenkarte: map.geo.admin.ch)



Abbildung 3: Betrachtungsperimeter Birsfelden und Quartierplanperimeter Sternenfeld (rot umrandet) (Grundlagenkarte: map.geo.admin.ch)

1.4 Grundlagen

- (1) Städtebauliches Richtkonzept, Quartierentwicklung Sternenfeld, 31.03.2020
- (2) Leitfaden für reduktionsunterstützende Massnahmen Bereich Wohnen, PP-Reduktion bei Quartierplanungen, Stand vor interner Vernehmlassung, Gem. Birsfelden
- (3) Schlussbericht Testplanung Sternenfeld, Mai 2019
- (4) Auswertung Fragebogen Grundeigentümer und Baurechtsnehmer, Metron, 8. August 2018
- (5) Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) des Kantons Basel-Landschaft, Stand 1.2.2023
- (6) Veloparkierung, Handbuch ASTRA, 2008
- (7) VSS-Norm 40 065, Parkieren, Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen, März 2019
- (8) VSS-Norm 40 281, Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, März 2019

1.5 Begriffe und Abkürzungen

ASP	Abendspitzenstunde (17.00 -18.00 Uhr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modalsplit	Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel
MSP	Morgenspitzenstunde (7.00 – 8.00 Uhr)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PF	Parkfeld
PW	Personenwagen
QPR	Quartierplanreglement
SVP	Spezifisches Verkehrspotenzial
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
WE	Wohneinheit

2 Standortanalyse

2.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Quartier Sternenfeld ist für den MIV gut erreichbar. Die grossräumige Erschliessung des Quartiers erfolgt von der Autobahn A2 von Süden her sowie aus Basel über die Zürcherstrasse. In den Spitzenstunden sind diese Strassen stark belastet.

Die Hofstrasse im Westen und Friedhofstrasse im Süden begrenzen den Quartierplanperimeter. Die Strassen sind verkehrsberuhigt und Bestandteil einer Tempo-30-Zone.

Die Quartiererschliessung findet über die beiden internen Erschliessungsstrassen Am Stausee und Sonnenbergstrasse statt. Die in den 60er- und 70er-Jahren gebauten Strassenräume mit Parkieranlagen sind auf den Autoverkehr ausgerichtet und prägend das Erscheinungsbild im Quartier. Beide Strassen sind Bestandteil einer Tempo-30-Zone.

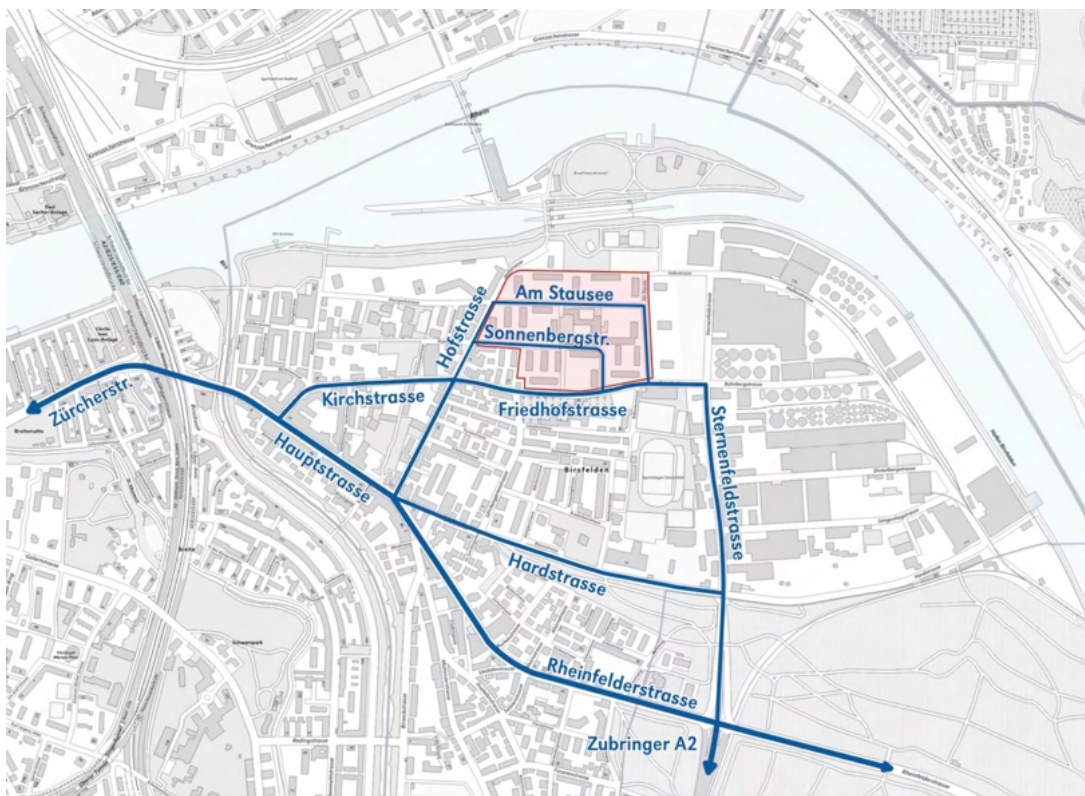


Abbildung 4: Erschliessung MIV (Grundlagenkarte: www.map.geo.bs.ch)

2.2 Parkierung und Mobility-Carsharing

Die beiden internen Erschliessungsstrassen Am Stausee und Sonnenbergstrasse sind abschnittsweise mit öffentlichen Parkfeldern (Blaue Zone) gesäumt. Entlang dieser beiden Strassen sind die oberirdischen und unterirdischen Parkieranlagen für die Quartierbewohnenden und Besuchenden im Perimeter angelegt. Insgesamt sind im Perimeter rund 770 Parkplätze, davon 320 ober- und 450 unterirdisch sowie 300

Motorrad-Parkplätze vorhanden. Weitere grössere öffentliche Parkieranlagen sind an der Hofstrasse (in der Nähe der Kraftwerkinsel), beim Sportplatz sowie im Zentrum an der Schulstrasse gelegen.

In der nahen Umgebung (innerhalb von 500 m) ist ein Mobility-Standort vorhanden. Am Standort steht ein Fahrzeug rund um die Uhr und in Selbstbedienung zur Verfügung. Weitere Carsharing-Fahrzeuge von Mobility sind im Zentrum von Birsfelden vorhanden.

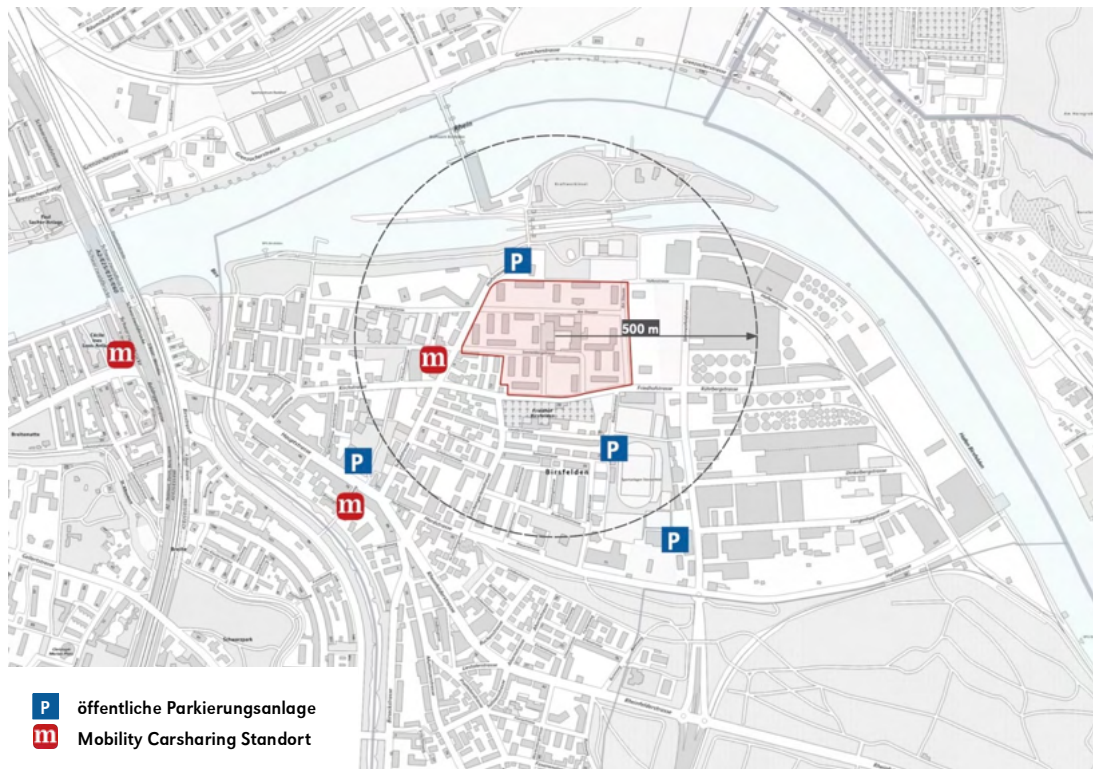


Abbildung 5: Parkierung / Carsharing in der Umgebung (Grundlagenkarte: www.map.geo.bs.ch)

2.3 Öffentlicher Verkehr

Die eigentliche Erschliessung des Quartiers Sternenfeld durch den öffentlichen Verkehr ist heute trotz der räumlichen Nähe zu den Zentren von Birsfelden (0.5 km) und Basel (2.5 km) nur mittelmässig. Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE liegt der Standort in der ÖV-Gütekategorie C. Von der Bushaltestelle Friedhof an der Friedhofstrasse verkehren die Buslinien Nr. 80 und 81 im Viertelstundentakt und verbinden das Quartier mit dem Zentrum von Birsfelden, Basel und Liestal. Mit der Buslinie 80 bzw. 81 ist der Bahnhof von Basel mit Umsteigen am Aeschenplatz in 13 bzw. 16 Minuten erreichbar. Die Haltestelle Friedhof ist vom Quartier aus innerhalb von 5 Minuten zu Fuss erreichbar. Die nächstgelegene Haltestelle der Tramlinie 3 befindet sich im Zentrum von Birsfelden an der Schulstrasse und ist vom Quartier aus in rund 10 bis 15 Minuten zu Fuss zu erreichen.

Auf der nachfolgenden Abbildung 7 ist die Erreichbarkeit des Quartiers Sternenfeld mit dem ÖV innerhalb einer max. Reisezeit von einer Stunde ersichtlich. In 10 Minuten sind vom Quartier aus das Zentrum von Basel, Muttenz, Pratteln und in 30 Minuten weite Teile vom Baselland mit dem ÖV erreichbar. Die Erreichbarkeitsanalyse zeigt, dass die tatsächliche ÖV-Erreichbarkeit vom Quartier Sternenfeld bereits heute gut ist.

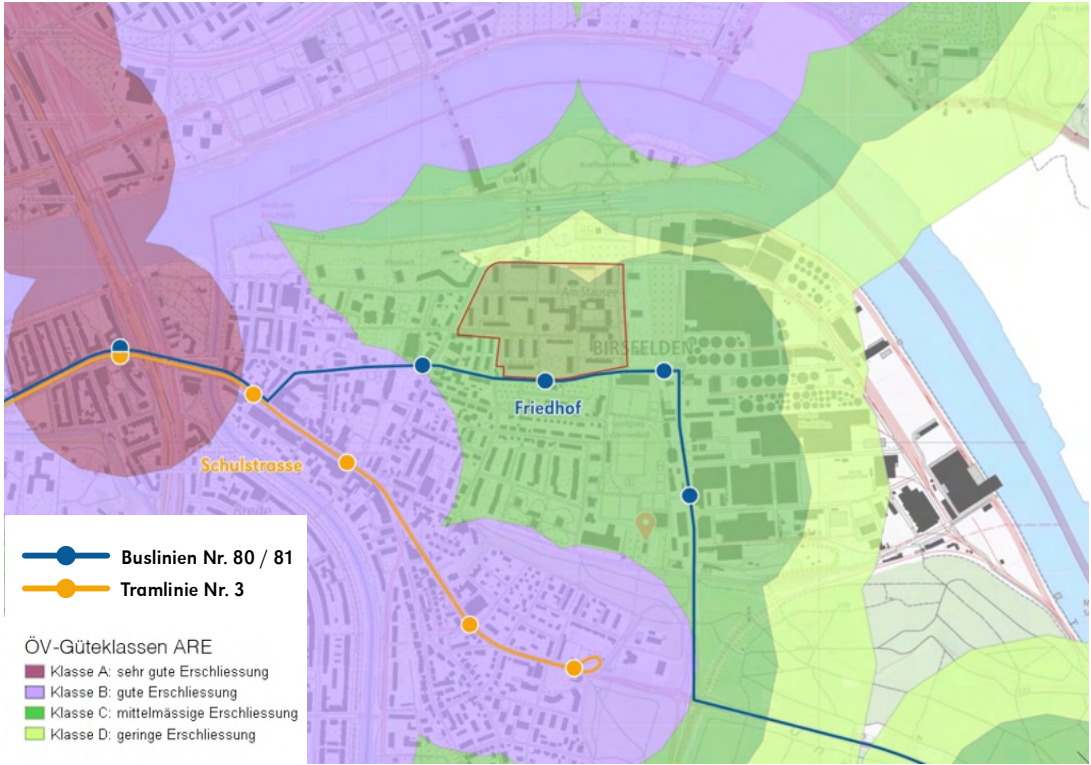


Abbildung 6: Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Hintergrund: www.map.geo.bs.ch)

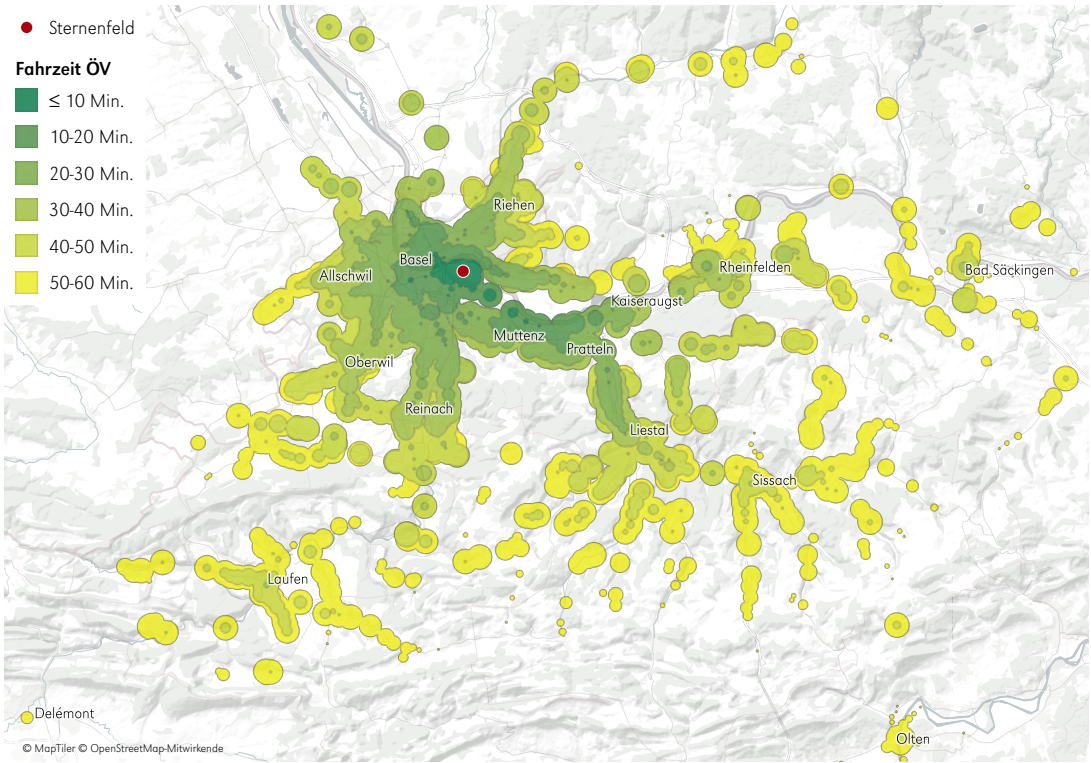


Abbildung 7: ÖV-Erreichbarkeitskarte innerhalb von einer Stunde

2.4 Fuss- und Veloverkehr

Das Quartier Sternenfeld ist über mehrere Fuss- und Velowegachsen erschlossen. Für den Fuss- und Veloverkehr sind die Voraussetzungen durch die Lage nahe am Rhein und im topographisch ebenen Gebiet sehr gut. Die kantonale und nationale Radroute führen auf der Hofstrasse entlang dem Perimeter und verbinden den Rhein mit dem Zentrum und den südlicheren Gebieten von Birsfelden. Ein kantonaler Wanderweg führt im Norden am Quartierplanperimeter vorbei. Die Haupteerschliessung im Quartier erfolgt für den Fuss- und Veloverkehr über die beiden Quartierstrasse (Am Stausee, Sonnenbergstrasse).

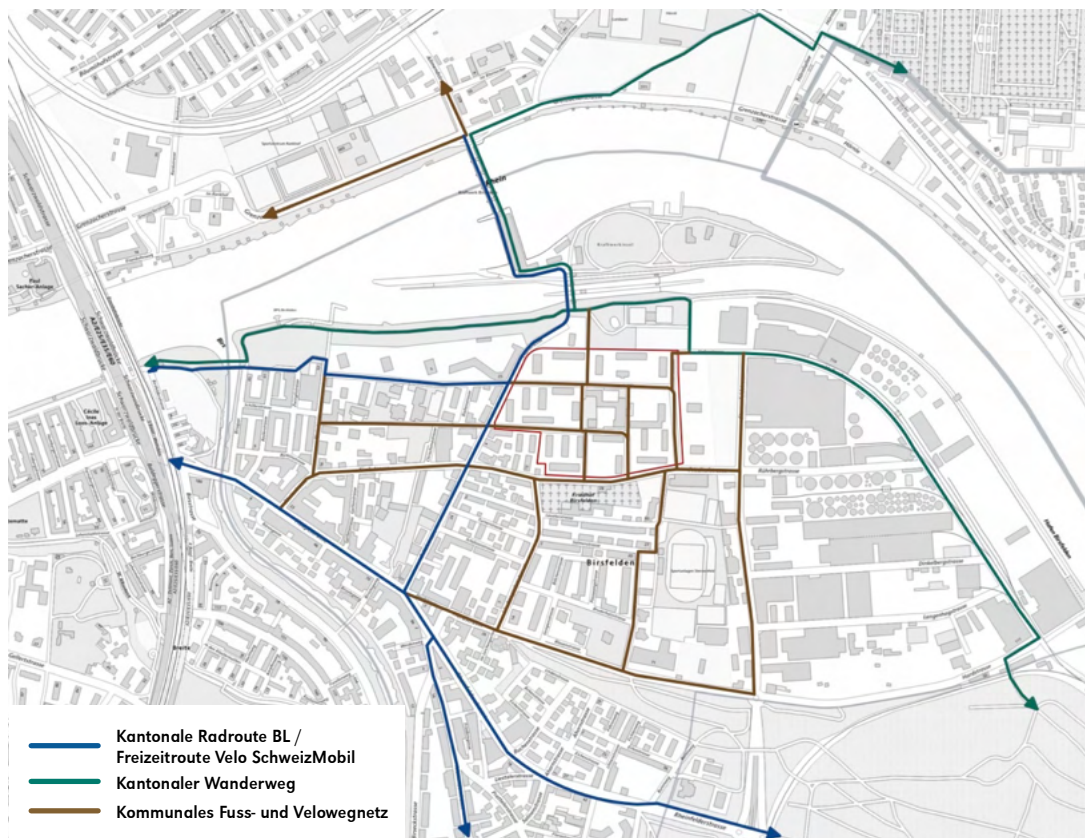


Abbildung 8: Fuss- und Velowegnetz (Grundlagenkarte: www.map.geo.bs.ch)

Wie die Abbildung 9 auf der nächsten Seite zeigt, sind von der Haltestelle an der Friedhofstrasse zu Fuss innerhalb von 10 Minuten das Zentrum von Birsfelden (Tramhaltestellen) und der Naherholungsraum am Rhein zu erreichen. Mit dem Velo sind innerhalb von 20 Minuten (Distanz Alltagsverkehr) grosse Teile der Stadt Basel und Umgebung erreichbar. Mit dem E-Bike vergrössert sich das Einzugsgebiet nochmals. Das Quartier Sternenfeld zeichnet sich dementsprechend durch eine hohe Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr aus und bietet Potenzial für eine nachhaltige Mobilitätsbewältigung.



Abbildung 9: Erreichbarkeit zu Fuss in 20 Minuten

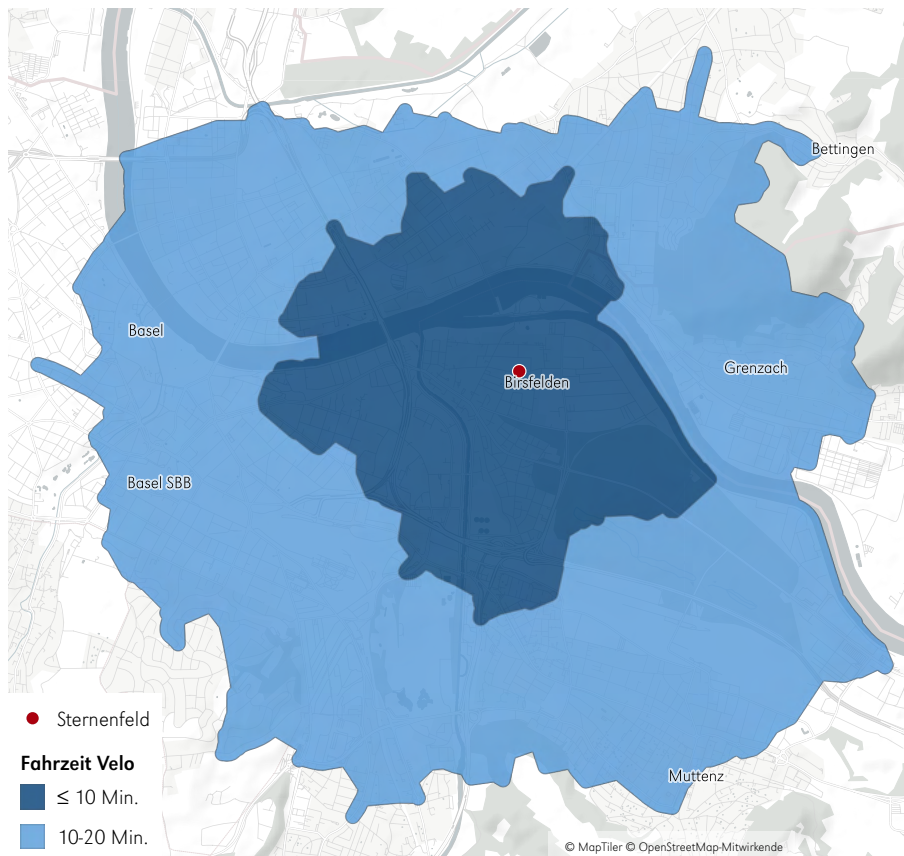


Abbildung 10: Erreichbarkeit mit dem Velo in 20 Minuten

2.5 Nutzungsangebot im Quartierumfeld

In einer Entfernung von 500 m und weniger vom Quartier Sternenfeld aus befinden sich verschiedene Nutzungsangebotes des Alltags wie Schulen, Kindergarten, Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants, Dienstleistungsgeschäfte, Kultur- sowie Erholungs- und Freizeitangebote. Ein grosses, vielfältiges Nutzungsangebot ist im Zentrum vorhanden.

Im Perimeter findet sich nebst der Wohnnutzung die Primarschule Sternenfeld mit Kindergarten und Kleingewerbe. Im nahegelegenen Bereich der Schul- und Friedhofstrasse sind Einkaufsmöglichkeiten (Migros) sowie in geringem Umfang Gastronomie- und Kulturnutzungen vorhanden. Südlich der Bushaltestelle Friedhofstrasse befindet sich der Friedhof von Birsfelden sowie etwas weiter im Osten eine grosse Sportanlage.

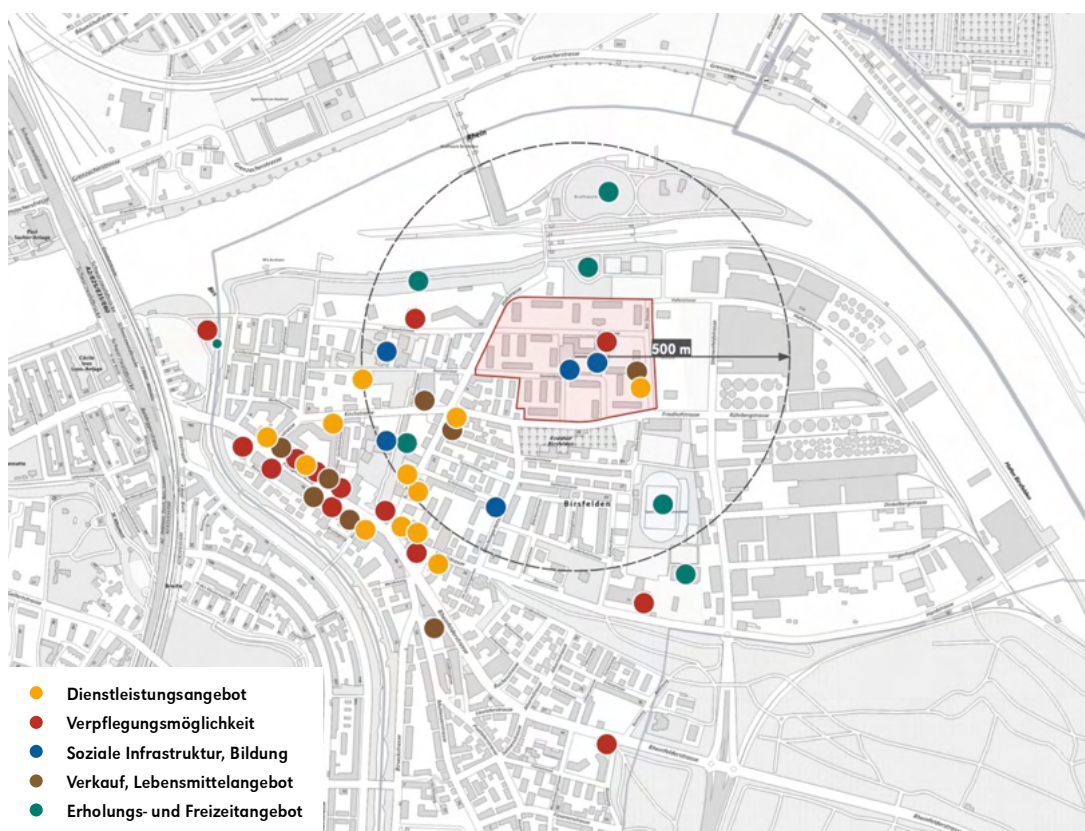


Abbildung 11: Nutzungsangebot in der Umgebung (Grundlagenkarte: www.map.geo.bs.ch)

2.6 Mobilitätsverhalten

Motorisierungsgrad in Birsfelden

In Birsfelden liegt der Motorisierungsgrad gemäss Schweizer Städtevergleich 2020 bei 0,4 Personenwagen / Einwohner. Wie die folgende Abbildung zeigt, weist Birsfelden im schweizweiten Vergleich einen tiefen Motorisierungsgrad aus. Bei der Kategorie der Städte mit 10'000 bis 15'000 Einwohner/innen verfügt Birsfelden über den tiefsten Motorisierungsgrad aller Schweizer Städte. Im Kanton Basel-Landschaft kommen durchschnittlich 0,518 Personenwagen auf einen Einwohner. Der tiefste Anteil an Personenwagen pro Person ist in Grossstädten wie z.B. Basel (0,334 Autos pro Einwohner) vorzufinden. In den dicht besiedelten Ballungszentren dominiert der öffentliche Verkehr und stellt im Vergleich zum MIV in der Regel das effizientere Verkehrsmittel dar.

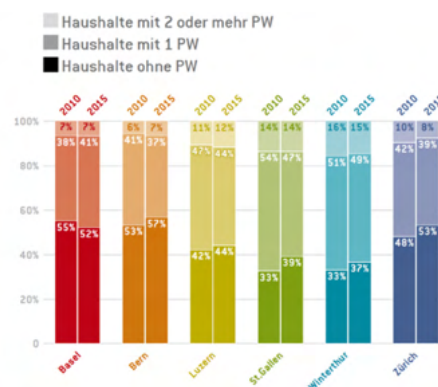
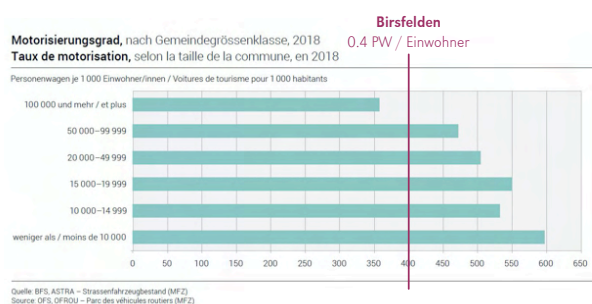


Abbildung 12 (l.): Motorisierungsgrad nach Gemeindegrössenklassen 2018
 (Schweizer Städtevergleich 2020, Bundesamt für Statistik)

Abbildung 13 (r.): Autoverfügbarkeit in Haushalten, Stand 2010 und 2015 (Städtevergleich Mobilität 2015)

In der Stadt Basel sind gemäss Städtevergleich Mobilität (2015) bereits 52% der Haushalte autofrei. Dies zeigt das mögliche Potenzial für Birsfelden auf. Mit Alternativen zum privaten PW, beispielsweise mit Car-sharing, ist eine autofreie Lebensweise insbesondere im städtischen Umfeld mit einer guten Erschliessung, attraktive Anlagen für den Veloverkehr und einer hohen Nahversorgungsichte in der Umgebung gut möglich und verbreitet.

Modalsplit

Eine Studie zu den Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr zeigt, dass sich der Modalsplit mit einer höheren Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte für alle Verkehrszwecke weg vom MIV und hin zum ÖV und Fuss- und Veloverkehr verschiebt. Im Gebiet Sternenfeld beträgt die Nutzungsdichte (Einwohner- und Beschäftigtendichte) gemäss map.geo.admin.ch heute rund 150 EW+AP/ha. Die folgende Abbildung zeigt die Veränderungen beim Modalsplit mit zunehmender Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte, wobei bereits heute der Anteil an Personenwege, welche mit dem Fuss-, Velo- oder öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, den Hauptanteil (ca. 75% am Gesamtverkehr) ausmachen.

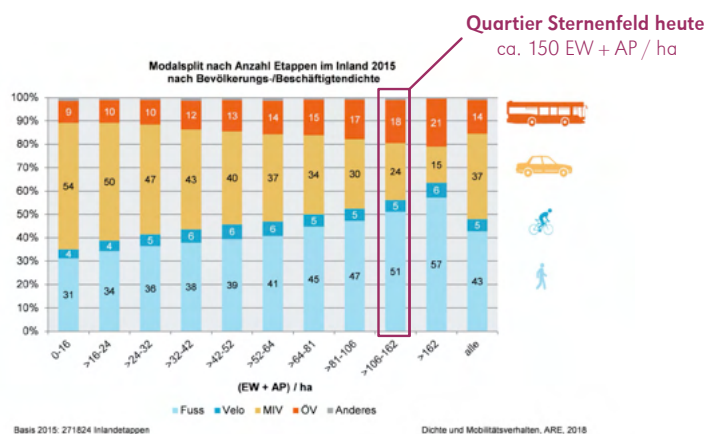


Abbildung 14: Modalsplit nach Anzahl Etappen im Inland 2015 nach Bevölkerungs- und Beschäftigendichte (Studie Dichte und Mobilitätsverhalten, ARE, März 2018)

Die geplante Quartierentwicklung führt zu einer guten Nutzungsdichte. Dadurch nehmen die Vorteile und Potenziale von alternativen Verkehrsmitteln im Vergleich zum MIV zu. Das Auto verliert hingegen an Bedeutung.

2.7 Fazit

Das Quartier Sternenfeld zeichnet sich durch einen attraktiven Standort und eine gute bis sehr gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsträger aus. Die räumliche Nähe zu Basel, die topographischen Voraussetzungen und die Nähe zum Naherholungsraum am Rhein und der Birs machen die Lage für den Fuss- und Veloverkehr sehr attraktiv. Eine gutes Nutzungsangebot im Quartierumfeld ermöglicht kurze Wege im Alltag (Schulweg, Arbeitsweg, Einkauf etc.) sowie der Freizeit (Naherholung, Sport etc.). Beim ÖV besteht zukünftig ein grosses Potenzial, dies bedingt jedoch einen weiteren Ausbau des bestehenden ÖV-Angebotes.

Wie die Analyse des Mobilitätsverhaltens zeigt, weist Birsfelden im schweizweiten Vergleich mit anderen Städten einen sehr tiefen Motorisierungsgrad auf. Im benachbarten Basel, wo auch der Anteil an auto-freien Haushalten mit über 50% sehr hoch ist, findet sich einer der tiefsten Motorisierungsgrade der Schweiz. Aufgrund der fortschreitenden Urbanisierung und des künftig räumlichen Zusammenwachsens des Gebiets Sternenfeld an das Ballungszentrum von Basel ist zu erwarten, dass der Motorisierungsgrad in Birsfelden in den nächsten 20 bis 30 Jahren weiter rückläufig sein wird. Zudem stärkt die geplante Quartierentwicklung und damit die gute Nutzungsdichte im Sternenfeld die Vorteile und Potenziale von alternativen Verkehrsmitteln im Vergleich zum MIV. Das Auto hingegen verliert an Bedeutung.

3 Städtebauliches Richtkonzept

3.1 Bebauung und Erschliessung

Das städtebauliche Richtkonzept zeichnet sich durch eine nachhaltige Entwicklungsstrategie aus. Das Quartier soll unter Berücksichtigung der heutigen Bebauungsstruktur massvoll weiterentwickelt und verdichtet werden. Die Baufelder orientieren sich in Bezug auf Lage und Dimensionen an den heutigen Bauten. Die bestehenden Gebäude bleiben erhalten und werden umgebaut, ergänzt oder gegebenenfalls aufgestockt. An geeigneten Stellen werden zusätzlich neue Punktbauten erstellt.

Die Quartierserschliessung im Richtkonzept erfolgt wie heute über die Sonnenbergstrasse oder Strasse Am Stausee. Die Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr wird verbessert. Insbesondere die Nord-Süd Durchwegung für Fussgänger zum Biotop und der Bushaltestelle Friedhof wird gestärkt. Die ÖV-Anbindung des Quartiers an das Zentrum von Birsfelden und Basel soll langfristig gestärkt werden. Die geplante Verdichtung soll zu keinem MIV-Mehrverkehr führen. Das heute grosse Angebot an Parkfeldern im Aussenraum soll reduziert und die Qualität des Aussenraumes erhöht werden. Die im Rahmen der Testplanung diskutierte Idee eines temporären Parkhauses auf dem Teilareal H wird nicht weiterverfolgt (vgl. Anhang).

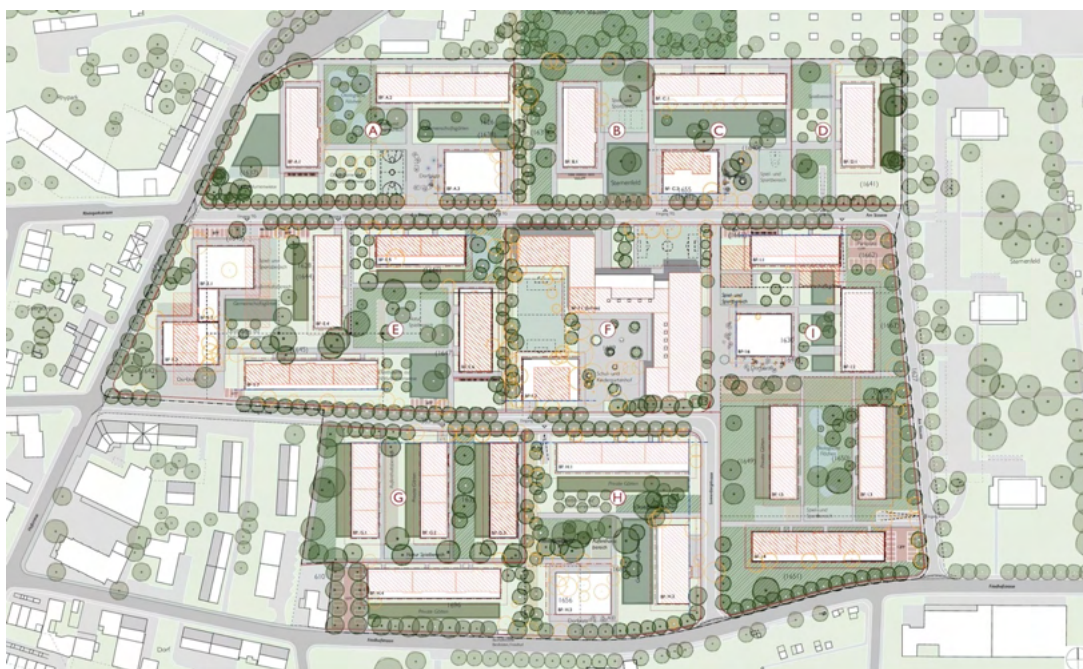


Abbildung 15: Lage und Stellung der Bauten im städtebaulichen Richtkonzept

3.2 Weiterentwicklung im Rahmen des Quartierplans

Das städtebauliche Richtkonzept wurde im Rahmen der Erarbeitung des Quartierplans mit allen Beteiligten weiterentwickelt. Im Fokus stehen Sanierungen und Ersatzneubauten. Die Baufelder C2, I6, E1 und E3 sollen mit neuen Punktbauten ergänzt werden.

3.3 Zukünftige Bewohnerschaft

Das Quartier Sternenfeld wird über die nächsten 20 bis 30 Jahre entwickelt. Die Zukunftsvision unterliegt damit verschiedenen grossen Trends, u.a. dem demographischen Wandel, Digitalisierung, Urbanisierung und Veränderungen bei Wohn- und Mobilitätsbedürfnissen. Die Mobilität bei jungen Menschen ist im Wandel. Der Besitz und Stellenwert eines eigenen Fahrzeuges verlieren bei jungen Menschen in urbanen Gebieten zunehmend an Bedeutung.

Für das Sternenfeld geht das städtebauliche Richtkonzept von einer zukünftig durchmischten und generationenübergreifenden Bewohnerschaft aus, welche genossenschaftlich orientiert ist und einen hohen Wert auf Lebensqualität legt. Zielgruppen sind genossenschaftlich orientierte Familien, Senioren und junge Arbeitstätige. Aufgrund der unterschiedlichen Zielgruppen stellen die zukünftigen Bewohner unterschiedliche Anforderungen an das Mobilitätsangebot. Untersuchungen zum Verkehrsverhalten bei genossenschaftlichem Wohnen belegen, dass deren Bewohnerschaft, verglichen mit dem durchschnittlichen Stadtbewohner, weniger motorisiert sind und damit eine tiefere Nachfrage nach Parkplätzen aufweisen.

4 Ziele

Im Rahmen der Quartierentwicklung Sternenfeld soll ein zukunftsgerichtetes Mobilitätskonzept erarbeitet werden;

- welches den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr beinhaltet.
- dass den Bedürfnissen und dem Mobilitätsverhalten der künftigen Quartierbewohnenden gerecht wird.
- dass zweckmässige Mobilitätsmassnahmen und Angebote festgelegt.
- Mit welchem die wichtigen Rahmenbedingungen, Strategien und Zuständigkeiten hinsichtlich Mobilität langfristig gesichert werden.
- Mit dem die qualitative Aufwertung des Quartiers unterstützt werden kann.

Basierend auf dem städtebaulichen Richtkonzept sind folgende Ziele zu erreichen:

- Ein Mobilitätsangebot schaffen, das den künftigen Bedürfnissen und dem Mobilitätsverhalten der Nutzenden, der Grundeigentümer und der Gemeinde gerecht wird.
- Die bauliche Verdichtung führt nicht zu MIV-Mehrverkehr.
- Attraktive Rahmenbedingungen für Fuss-/Veloverkehr und ÖV ermöglichen.
- Eine hohe Aussenraumqualität im Strassenraum und auf Parzellen anstreben.
- Ein sicheres, attraktives und dichtes Fuss- und Velowegnetz erstellen.
- Oberirdische Parkplätze so weit möglich reduzieren oder gestalterisch aufwerten.
- Eine etappierte bauliche Umsetzung ermöglichen.

5 Erschliessung

5.1 Öffentliche Räume und Nutzungen

Die heutige Schule Sternenfeld und der Quartierplatz bilden das Zentrum des Quartiers. In diesem Bereich wird eine Konzentration von publikumsorientierten Nutzungen und damit eine gute Belegung des Aussenraums angestrebt. Der Freiraum wird in unterschiedliche Öffentlichkeitsgrade unterteilt. Wichtige öffentliche zugängliche Freiräume sind verteilt auf verschiedenen Teilarealen im Quartier. Ein wichtiger Anknüpfungspunkt vom Quartier in die Umgebung bildet die bestehende Haltestelle bei der Friedhofstrasse.



Abbildung 16: Wichtige öffentliche Räume und Nutzungen im Quartier

Für das Quartier Sternenfeld liegen die wichtigen Anziehungspunkte im Zentrum von Birsfelden, wo ein grosses und vielfältiges Nutzungsangebot (siehe nachfolgende Abbildung) vorhanden ist. In unmittelbarer Nähe zum Quartier, an der Schul- und Friedhofstrasse, sind Einkaufsmöglichkeiten sowie in geringem Umfang Gastronomie- und Kulturnutzungen vorhanden.

Weitere wichtige Anziehungspunkte für das Quartier sind der im Süden gelegene Friedhof und die Sportanlagen sowie das attraktive Naherholungsgebiet beim Rhein. Übergeordnet orientiert sich das Quartier in Richtung Basel.

Im Rahmen der Quartierentwicklung sollte die Anbindung an die Zentren von Birsfelden und Basel sowie an die wichtigen Anziehungspunkte im Umfeld gestärkt werden.



Abbildung 17: Wichtige Anziehungspunkte im Quartierumfeld

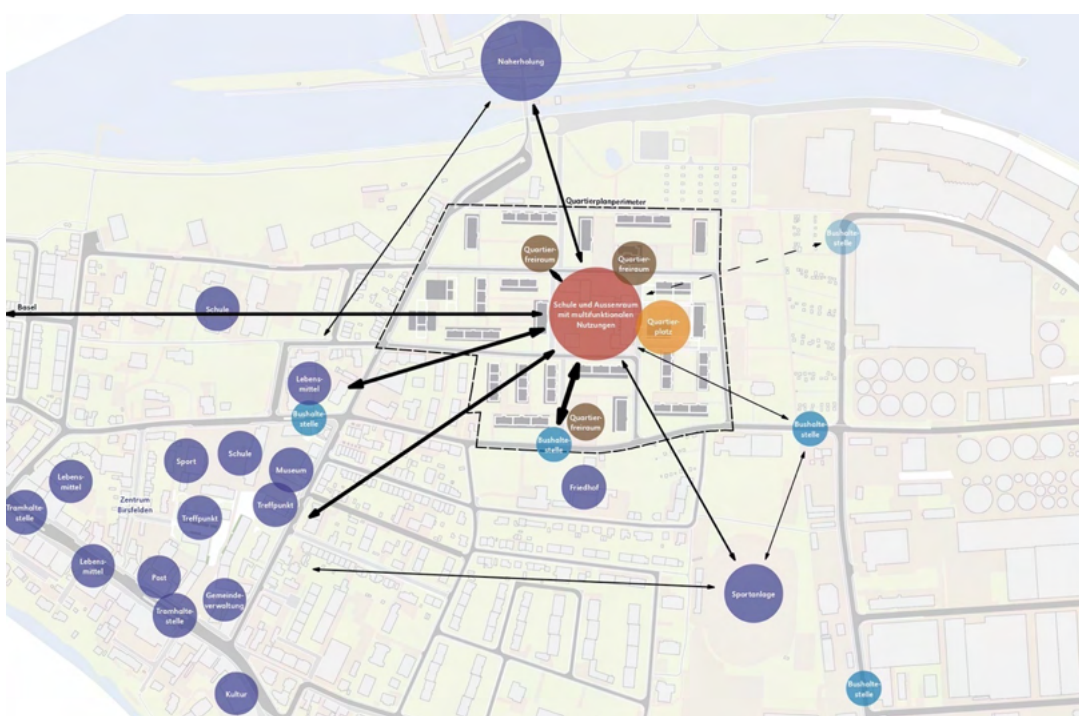


Abbildung 18: Wichtige Beziehungen im Umfeld

5.2 Fussverkehr

Durch das ganze Quartier wird ein engmaschiges Fusswegnetz definiert. Die übergeordneten Fusswegverbindungen (Primärnetz) stellen das Rückgrat der Erschliessung für den Fussverkehr sicher. Die wichtigen Verbindungen liegen um die Schule, führen entlang der beiden Strassen Am Stausee und Sonnenbergstrasse sowie in Nord-Süd-Richtung von der Bushaltestelle zum Freiraum am Rhein.

Zentral ist die Anbindung der arealinternen Wegnetze an die umliegenden übergeordneten Wege entlang der Friedhof- und Hofstrasse sowie an den kantonalen Wanderweg entlang dem Rhein. Besonders zu beachten und sicher auszugestalten sind die Übergänge bei der Hof- und Friedhofstrasse.

Alle Verbindungen sind öffentlich zugänglich und haben einen öffentlichen Charakter. Das gesamte Wegnetz soll sicher und attraktiv gestaltet werden. Der Schulwegsicherheit bei den wichtigen Schulwegverbindungen wird eine hohe Priorität eingeräumt.



Abbildung 19: Fusswegnetz

5.3 Veloverkehr

Im Quartier Sternfeld wird ein neues engmaschiges Velowegnetz festgelegt. Es ist attraktiv und sicher auszugestalten und zweckmässig an das umliegende übergeordnete Velowegnetz anzubinden. Die übergeordneten Velowegverbindungen (Primärnetz) leiten sich u.a. durch das umliegende übergeordnete Netz ab. Kantonale Veloverbindungen führen über die Hof- und Rheinparkstrasse. In Ost-West-Richtung werden für das Quartier neu zwei durchgängige und schnell zu befahrende Velowegachsen definiert. Die Strasse am Stausee und die Sonnenbergstrasse könnten z.B. als Velostrasse signalisiert werden. Eine zentrale Nord-Süd-Verbindung führt von der Bushaltestelle Friedhofstrasse entlang der Schule weiter in Richtung Rheinufer.

Im Bereich der Schule, der Quartierplätze und den grösseren gemeinschaftlich genutzten Bereichen sollen öffentliche Veloparkierungsanlagen zur Verfügung gestellt werden. Beim Quartierplatz ist ein Bike-Sharingangebot vorzusehen.

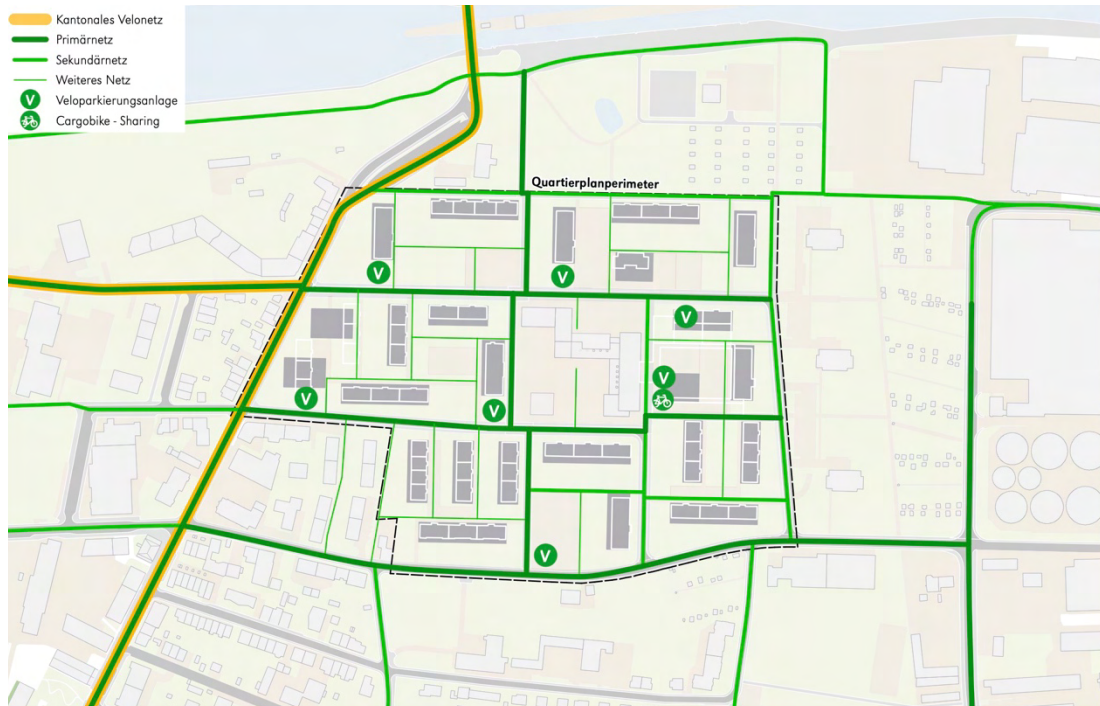


Abbildung 20: Veloverkehrsnetz

5.4 Öffentlicher Verkehr

Das Erschliessungskonzept für den ÖV sieht eine Verbesserung des ÖV-Angebotes vor. Mit einer geplanten Neukonzeption der Buslinien nimmt die Erreichbarkeit des Quartiers Sternenfeld mit dem ÖV dank einem besseren Angebot zu.

Die ÖV-Anbindung vom Quartier Sternenfeld an das Zentrum von Birsfelden und Basel ist mit einer Neukonzeption der Buslinien Nr. 80 / 81 auf eine einfache Art und Weise zu stärken. Neu soll die Buslinie 81 in einem dichten Takt nur noch zwischen Basel und dem Sternenfeld (Birsfelden) verkehren. Die Haltestelle «Friedhof» wird durch eine Taktverdichtung gestärkt. Die heute mittelmässige Erschliessung des Quartiers (ÖV-Gütekategorie C) wird verbessert und das Quartier neu der ÖV-Gütekategorie B zugeordnet. Die neue Buslinie soll neu an einer neuen Endhaltestelle im Bereich der Hafenstrasse wenden. Damit könnte auch eine zukünftige Entwicklung des Hafens in den öffentlichen Verkehr miteinbezogen werden. Das Schaffen einer neuen Haltestelle im Bereich des Quartierplatzes und der Schule wurde geprüft und wird nicht weiterverfolgt.

Für eine bessere Verknüpfung von Bus und Tram entsteht eine neue Haltestelle im Bereich Bären.



Abbildung 21: Erschliessungskonzept öffentlicher Verkehr

5.5 Gestaltungs- und Temporegime

Das umliegende Strassennetz ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Die Hofstrasse im Westen und Friedhofstrasse im Süden haben Sammelfunktion und leiten den Verkehr vom übergeordneten Strassennetz in das Quartier. Die Erschliessung des Quartiers erfolgt wie heute über die Strasse Am Stausee und die Sonnenbergstrasse. Das Verkehrsregime auf den beiden Quartierstrassen ist auf max. 30 km/h ausulegen. Der Strassenraum hat Wohnstrassencharakter und ermöglicht ein Nebeneinander aller Verkehrsarten.

Die Befahrbarkeit der beiden Quartiererschliessungsstrassen (Am Stausee, Sonnenbergstrasse) im Bereich der Schule Sternenfeld wird mit geeigneten Massnahmen eingeschränkt und ist nach dem Prinzip der Koexistenz ausulegen. Rund um das Schulhaus Sternenfeld wird eine Platzfläche mit hoher Aufenthaltsqualität angestrebt. Die Befahrbarkeit für Anlieferungs- und Notfahrzeuge, für die Ver- und Entsorgung sowie für Zubringerverkehr zur Schule Sternenfeld ist jederzeit zu gewährleisten.



Abbildung 22: Konzept zum Gestaltungs- und Temporegime

5.6 Motorisierter Individualverkehr

Die Erschliessung des Quartiers erfolgt für den MIV wie heute über die Strasse Am Stausee und die Sonnenbergstrasse. Im Bereich der Schule ist der MIV-Verkehr mit geeigneten Massnahmen (verkehrsberuhigende Gestaltung, reduzierte Geschwindigkeit, hoher Durchfahrtswiderstand) zu beschränken. Die Durchfahrt im Bereich der Schule bleibt für alle Fahrzeuge möglich.

Die öffentlichen Parkfelder werden verteilt entlang den vier Erschliessungsstrassen angeordnet. Die ober- und unterirdischen Parkierungsanlagen befinden sich entlang den vier Stichstrassen. Für das Carsharing werden drei Standorte verteilt im Quartier definiert.



Abbildung 23: Erschliessungskonzept MIV

6 Parkierungskonzept

6.1 Grundlagen

6.1.1 Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV)

Gemäss Art. 32 des Bau- und Zonenreglements der Gemeinde Birsfelden bemisst sich die Mindestzahl der Garagen und Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas (Normalabstellplatzbedarf) nach der kantonalen Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV).

Wohnnutzungen

Für Wohnbauten beträgt der Grundbedarf gemäss Anhang RBV für Bewohnende und Besuchende 1.3 Parkfelder (1.0 für Bewohner, 0.3 für Besucher). Seit 1. Januar 2019 kann die Parkplatz-Erstellungspflicht im Rahmen von Quartierplanungen für Wohnnutzungen gesenkt werden. Im Rahmen der Sondernutzungsplanung (ordentliche Quartierpläne) kann neu nach aktueller kantonomer Verordnung die Mindestzahl der Parkplätze für Motorfahrzeuge aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten herabgesetzt werden. Für eine Unterschreitung der Anzahl an Parkplätzen werden eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV sowie genügend Veloabstellplätze vorausgesetzt. Gemäss § 22a RBV (Gebiete für neue Verkaufseinheiten) ist eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV gegeben, wenn eine Kursfolge von min. 10 Minuten als Grundangebot besteht.

Das für die Reduktion erforderliche ÖV-Angebot mit Kursfolgen von min. 10 Minuten wird für das Sternfeld knapp nicht erreicht. Die beim Quartier liegende Bushaltestelle Friedhof wird aktuell im Viertelstundentakt bedient. Im Rahmen des vorliegenden Mobilitäts- und Erschliessungskonzeptes soll trotzdem von der Möglichkeit einer Unterschreitung der Anzahl Parkplätze gebraucht gemacht werden. Aus den folgenden Gründen ist eine Reduktion der Anzahl Parkplätze für Wohnnutzungen im Sternfeld zweckmässig:

- Die ÖV-Erreichbarkeitskarte (vgl. Abb. 7) zeigt, dass die tatsächliche ÖV-Erreichbarkeit vom Quartier Sternfeld bereits heute gut ist. Die Anbindung vom Sternfeld an das Zentrum von Basel, Muttens und Pratteln (Erreichbar in 10 Minuten) ist attraktiv. In 30 Minuten sind weite Teile vom Baselland mit dem ÖV erreichbar.
- Die räumliche Nähe vom Sternfeld zu den Zentren von Birsfelden (0.5 km) und Basel (2.5 km) bietet ideale Voraussetzungen für den Veloverkehr. Der Veloverkehr wird im Rahmen der Quartierentwicklung gefördert und stellt damit eine attraktive Alternative zum eigenen Auto dar.
- Im Rahmen der Quartierentwicklung wird langfristig eine Verbesserung des ÖV-Angebotes für das Quartier Sternfeld angestrebt. Geplant ist in Abstimmung mit den Entwicklungen auf dem Hafenareal eine Neukonzeption der Buslinien Nr. 80 und 81. Die Haltestelle Friedhof soll durch eine Taktverdichtung gestärkt werden, womit auch die gemäss § 22a RBV gute Erreichbarkeit mit dem ÖV langfristig erreicht wird.

Nicht- Wohnnutzungen

Für den Grundbedarf der Nicht-Wohnnutzungen wie z.B. Dienstleistung und Verkauf gelten die Richtwerte gemäss Anhang RBV. Infolge der ÖV-Erschliessung sowie weiteren Kriterien (Mehrfachnutzungen, hoher Veloanteil etc.) kann der Grundbedarf bis zu einem Faktor von 0.6 reduziert werden.

6.2 Parkfeldbestand

Die Parzellen im Quartier Sternenfeld sind in neun Teilareale (A bis I) aufgeteilt. Im gesamten Gebiet bestehen 768 Parkfelder, davon sind 322 oberirdisch. 41 Parkfelder befinden sich ausserhalb der Teilareale im Strassenraum (Blaue Zone). In Tabelle 1 sind die Anzahl Parkfelder je Baurechtsnehmer aufgeführt.

Die Angaben in diesem Kapitel wurden anhand der am 21. Februar 2023 verfügbaren Grundlagen erarbeitet, bei fehlenden Informationen oder Unstimmigkeiten wurden Annahmen getroffen.

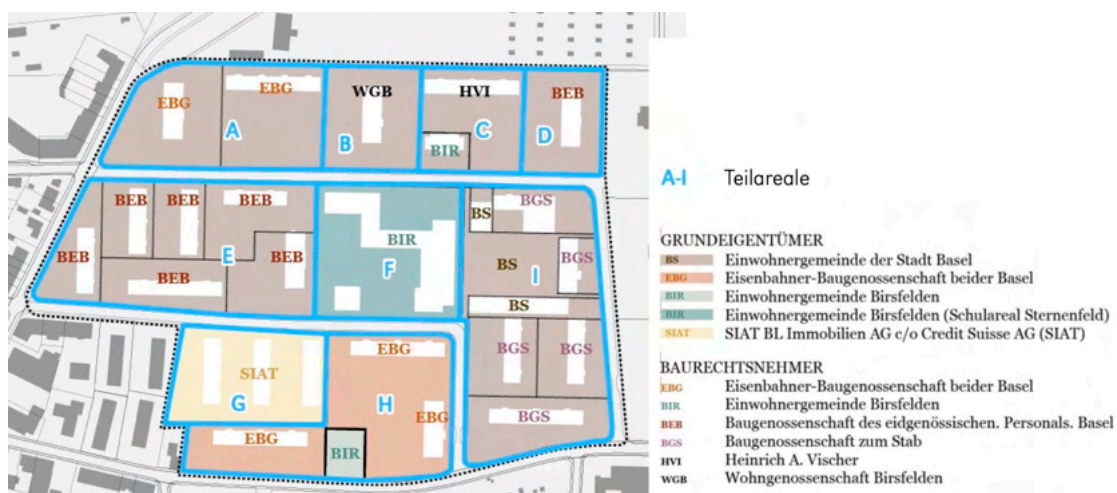


Abbildung 24: Teilareale, Grundeigentümer und Baurechtsnehmer (Grundlage Programm Testplanung, metron 2018)

Baurechtsnehmer/ Lage	Teilareal	Parkfelder Bestand			Anteil oberirdisch
		oberirdisch	unterirdisch	Total	
Blaue Zone	keines	41*	0	41	100%
Schule	F	15*	0	15	100%
BEB	D/E	83	128	211	39%
BGS	I	59	91	150	39%
HVI	C	10	34	44	23%
EBG	A/H	74	122	196	38%
SIAT	G	15	37	52	29%
WGB	B	25	34	59	42%
Total		322	446	768	42%

Tabelle 1: Parkfeldbestand ober-/unterirdisch je Baurechtsnehmer (*Annahmen)

Tabelle 2 zeigt die bestehenden Anzahl Wohnungen und Parkfelder je Teilareal. Im ganzen Quartier gibt es 780 Wohnungen (Auswertung Fragebogen Grundeigentümer und Baurechtsnehmer), die Anzahl Parkfelder pro Wohnung schwankt je Teilareal zwischen 0.74 und 1.18. Die einzelnen Teilareale liegen also unterschiedlich hoch über dem Zielwert von 0.6 Parkfeldern pro Wohnung gemäss Richtprojekt. Gemäss Rückmeldung der Baurechtsnehmer bestehen für Parkfelder heute praktisch keine Leerstände.

Im ganzen Quartier bestehen durchschnittlich 0.91 Parkfelder pro Wohnung (ohne Teilareal F und Strassenraum).

Teilareal	Wohnungen	Parkfelder Bestand			PF pro Wohnung
		oberirdisch	unterirdisch	Total	
A	102	27	51	78	0.76
B	50	25	34	59	1.18
C	45	10	34	44	0.98
D	40	19	28	47	1.18
E	178	64	100	164	0.92
F	0	15	0	15	—
G	70	15	37	52	0.74
H	138	47	71	118	0.86
I	157	59	91	150	0.96
keines	0	41	0	41	—
Total	780	322	446	768	

Tabelle 2: Parkfelder und Wohnungen pro Teilareal

6.3 Grundsätze Parkierung

Basierend auf den übergeordneten Zielen des Mobilitäts- und Erschliessungskonzeptes (Kap. 4) werden die folgenden Grundsätze für das Parkieren im Quartier festgelegt:

- Die Entwicklung soll keinen zusätzlichen motorisierten Verkehr erzeugen.
- Die bestehenden Parkfelder weisen Bestandesschutz auf, der an klare Bedingungen verknüpft ist.
- Bei Neubauten wird ein Zielwert von 0.6 Parkfeldern pro Wohneinheit angestrebt.
- Für Nicht-Wohnnutzungen ist gemäss Anhang RBV ein Reduktionsfaktor von 0.6 anzuwenden.
- Die oberirdischen Parkfelder sind soweit möglich abzubauen oder ökologisch aufzuwerten.
- Autoarmes Wohnen bis minimal 0.3 Parkfeldern pro Wohneinheit ist unter der Voraussetzung eines Mobilitätskonzeptes zu ermöglichen.

6.4 Umsetzung

6.4.1 Oberirdische Besucher-Parkfelder innerhalb Teilareale

Heute sind 322 Parkfelder oberirdisch, davon 41 im Strassenraum. Der heute hohe Anteil an oberirdischen Parkfeldern (rund 42% aller Parkfelder) soll im Rahmen der Quartierentwicklung zu Gunsten eines hochwertigen und attraktiven Aussenraums soweit möglich reduziert werden. Heute parkieren Besuchende und ein Teil der Bewohnenden oberirdisch. Langfristig sollen lediglich die Besuchenden der Wohn- und Gewerbenutzungen oberirdisch parkieren können.

Im Quartierplan wird der Umgang mit den oberirdischen Parkfeldern auf privaten Grund geregelt. Die oberirdischen Parkfelder sind so weit technisch machbar und wirtschaftlich tragbar abzubauen und auf die benötigten Besucherparkplätze zu reduzieren. Die oberirdischen Parkfelder bleiben gesichert, wenn folgende Vorgaben eingehalten werden:

- Die Parkfeldflächen werden entsiegelt und versickerungsoffen materialisiert.
- Die zum Parkfeld angrenzenden Flächen werden begrünt und mit Bäumen bepflanzt.
- Die Parkfelder werden optimal in das Quartierbild eingebettet.

Bei einer Erhöhung der Anzahl Wohneinheiten oder der anrechenbaren BGF in einem Teilareal von min. 5% sind für Besuchende von Wohnnutzungen 0.1 Parkfelder pro Wohneinheit zu erstellen. Dies entspricht dem Richtwert für Besuchende gem. VSS-Norm 40 281 und der gängigen Praxis bei Quartierplanungen der Gemeinde Birsfelden.

Die neuen oberirdischen Parkfelder sind innerhalb der bestehenden oberirdischen Parkierungsflächen zu realisieren. Diese Bereiche sind im Quartierplan bezeichnet, wobei der Raum um die Schule Sternenfeld sowie der Verbindungsbereich der öffentlichen Quartierplätze möglichst von Parkfeldern freigehalten werden soll.

Für den Bedarf der Besucher-Parkfelder von gewerblichen Nutzungen wie z.B. Dienstleistung und Verkauf gelten die Richtwerte gemäss Anhang RBV. Infolge der ÖV-Erschliessung sowie weiteren Kriterien (Mehrfachnutzungen, hoher Veloanteil etc.) kann der Grundbedarf bis zu einem Faktor von 0.6 reduziert werden.

6.4.2 Oberirdische Parkfelder im Strassenraum

Heute bestehen 41 Parkfelder im öffentlichen Strassenraum. Die Gemeinde legt die künftige Anzahl an öffentlichen Parkfeldern bei Vorliegen einer konkreten Planung zur Strassenraumaufwertung fest und stimmt diese auch mit der angrenzenden Freiraumgestaltung auf den Teilarealen ab (vgl. Kap. 8).

6.4.3 Unterirdische Parkfelder

Die bestehenden Parkfelder geniessen Bestandesschutz. Bei einer Erhöhung der Anzahl Wohneinheiten oder der anrechenbaren BGF in einem Teilareal von min. 5% darf die Erstellung von neuen Parkfeldern bis zu einer max. Gesamtzahl von 0.6 Parkfeldern / Wohneinheit erfolgen. Vorgabe ist, dass die neuen Parkfelder unterirdisch anzuordnen sind. Dabei darf die Zahl an Bestandesparkfeldern ausgeschöpft werden.

Eine Reduktion der Anzahl Parkfelder im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes und entsprechende Begleitmassnahmen ist bis minimal 0.3 Parkfelder / Wohneinheit zulässig.

Für den Bedarf der Beschäftigten-Parkfelder von Nicht-Wohnnutzungen wie z.B. Dienstleistung und Verkauf gelten die Richtwerte gemäss Anhang RBV. Infolge der ÖV-Erschliessung sowie weiteren Kriterien (Mehrfachnutzungen, hoher Veloanteil etc.) kann der Grundbedarf bis zu einem Faktor von 0.6 reduziert werden.

6.5 Motorrad-Abstellplätze

Heute gibt es rund 300 Motorrad-Abstellplätze im Quartier. Je nach Teilareal bestehen teilweise grosse Leerstände, über alle Abstellplätze gesehen sind etwa ein Drittel der Abstellplätze nicht vermietet. Für den Bedarf an Motorrad-Abstellplätzen fehlen schweizweite Richtlinien, erfahrungsgemäss liegt der Bedarf bei mindestens 10% des Bedarfs an Parkfeldern für Personenwagen. Im Quartier wären somit ca. 70-80 Motorrad-Abstellplätze zu erstellen.

Die Anzahl der Abstellplätze für motorisierte Zweiräder (Roller, Motorräder, E-Scooter) sind gemäss den gängigen Richtlinien und Erfahrungswerten zu planen.

7 Mobilitätsmassnahmen

7.1 Grundlagen und Ziele

Die Gemeinde Birsfelden hat im August 2021 einen Leitfaden für die Parkplatzreduktion bei Quartierplanungen veröffentlicht. Dieser dient als Orientierungshilfe bei der Festlegung von flankierenden Massnahmen im Rahmen von Quartierplanungen. Mittels attraktiven Mobilitätsangeboten und -dienstleistungen soll die Bewohnerschaft motiviert werden, auf den Besitz und / oder die Benutzung eines PW ohne wesentliche Komforteinbussen zu verzichten.

Das vorliegende Rahmenmobilitätskonzept orientiert sich am Leitfaden der Gemeinde. Es hat zum Ziel, für die Bewohnenden, Beschäftigten und Besuchenden des Quartiers Sternfeld eine zukunftsgerichtete nachhaltige Mobilität und Erschliessung sicherzustellen. Damit die bauliche Verdichtung nicht zu einer Zunahme an MIV-Verkehr führt, braucht es ein Mobilitätskonzept. Ein zentraler Bestandteil des Konzeptes sind lenkungswirksame Mobilitätsmassnahmen, welche die Nachfrage nach Parkfeldern minimieren und die Nutzung des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs begünstigen sollen.

Grundsätzlich werden erst auf Stufe Baugesuch detaillierte Mobilitätsmassnahmen definiert. Um jedoch eine übergeordnete Koordination aller Teilareale zu ermöglichen, enthält das vorliegende Rahmenkonzept exemplarisch eine Auswahl von in Betracht zu ziehenden Massnahmen, welche dann im Rahmen eines Baugesuchs konkret geprüft und ausgewählt werden.

Im Quartierplanreglement §9 Abs. 3 wird verbindlich verankert, dass aus Stufe Baugesuch ein Mobilitätskonzept über das jeweils betroffene Teilareal zu erstellen ist. Im Mobilitätskonzept auf Stufe Baugesuch sind die Vorgaben aus dem Quartierplanreglement, dem Rahmen- Mobilitäts- und Erschliessungskonzept sowie dem Leitfaden der Gemeinde für flankierende Massnahmen zur Parkfeldreduktion zweckmässig zu berücksichtigen. Insbesondere ist nachzuweisen:

- Parkierungskonzept mit Anzahl und Anordnung der Parkplätze für Autos und Velo-Abstellanlagen
- Allfällige Umsetzung von Sharing-Angeboten (Car-/Bikesharing)
- Allfällige Umsetzung weiterer Massnahmen (Lieferdepots, Elektromobilität etc.)
- Monitoring und Controllingmassnahmen

7.2 Übersicht exemplarische Massnahmen

Die folgende Übersicht umfasst Massnahmen und Empfehlungen, welche sich aus verkehrsplanerischer Sicht an diesem Standort eignen. Sie orientieren sich am Leitfaden der Gemeinde und haben exemplarischen Charakter. Die genaue Beschreibung der einzelnen Massnahmen sind auf den Massnahmenblätter im Anhang enthalten.

Nr.	Massnahme	Nutzergruppe	Art der Massnahme
M1 Massnahmen zum Management des MIV			
M1.1	Anspruch Bewohner-PF	BW	betriebllich
M1.2	Parkraumbewirtschaftung Besucher-PF innerhalb Teilareale	BE	betriebllich
M1.3	Parkraumbewirtschaftung Besucher-PF im öffentlichen Strassenraum (Zuständigkeit Gemeinde)	BE	betriebllich
M1.4	Carsharing	BW, MA, BE	baulich
M1.5	Ladeinfrastruktur für Elektromobilität	BW, MA	baulich
M2 Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs			
M2.1	Gute Zugänglichkeit zu ÖV-Haltestellen	BW, MA, BE	baulich
M3 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs			
M3.1	Attraktiver Aussenraum und Wegnetze für Fuss- und Veloverkehr	BW, MA, BE	baulich
M3.2	Ausreichende Anzahl u. attraktive Lage der Veloabstellplätze	BW, MA, BE	baulich
M3.3	Abstellplätze für Velo-Anhänger / Lastenvelos etc.	BW, MA	baulich
M3.4	Abstellplätze für motorisierte Zweiräder	BW, MA, BE	baulich
M3.5	Bikesharing / Cargobikesharing	BW, MA, BE	baulich
M3.6	Konsumdepot / Paketbox	BW	baulich
M4 Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements			
M4.1	Gremium zur Zusammenarbeit / Abstimmung Massnahmen über Teilareale	BW, MA, BE	betriebllich
M4.2	Information u. Kommunikation	BW, MA, BE	betriebllich

BW = Bewohnende, MA = Mitarbeitende, BE = Besuchende

7.3 Monitoring / Controlling

Die Umsetzung der Massnahmen und deren Wirksamkeit sowie ein allfälliger Ausbau der Massnahmen wird im Rahmen des vorgesehenen Monitorings evaluiert. Das Monitoring und Controlling ist ein wichtiger Bestandteil des Konzepts. Die Federführung dafür liegt bei den Grundeigentümern.

Indikatoren

Die Wirksamkeit der Massnahmen wird periodisch geprüft. Bei Nichterreichung der Ziele sind die getroffenen Massnahmen zu überdenken und allenfalls auszubauen. Für die Überprüfung eignen sich die folgenden Indikatoren:

- Befragung der Bewohnerschaft: Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl, Zufriedenheit zu den Massnahmen, Benutzung der Massnahmen, Ideen und Inputs mit Verbesserungsvorschlägen
- Belegungsstatistik der privaten Mieter-Parkplätze
- Abfrage Anzahl vermieteter Anwohnerparkkarten bei Gemeinde
- Auslastung der oberirdischen Parkierungsanlage
- Auslastung des Carsharing-Angebotes
- Auslastung der Veloparkierungsanlagen

Controlling

Das Monitoring wird regelmässig, z.B. 3 Monate nach Vollvermietung (exkl. Struktureller Leerstand) und dann jede 2 Jahre, durchgeführt. Aus dem Monitoring ergeben sich Anhaltspunkte oder Potenziale für Verbesserungen des Angebotes. Wenn die Ziele nicht erreicht werden oder unerwünschte Missstände auftreten, können je nach Problematik folgende Massnahmen geprüft und umgesetzt werden:

Mögliche Massnahmen 2. Stufe

- Monetäre Bewirtschaftung der Besucher- und Kundenparkfelder bei Fremd- oder Langzeitparkierung auf dem Areal
- Einführung von Besucherparkkarten mit Option für längere Parkdauer bei Bedarf
- Erweiterung / Ausbau der Sharing-Angebote
- Autohalteverzichtserklärung
- Nachrüstung Veloabstellplätze
- ÖV- und Velogutscheine
- Intensivierung Kommunikation und Information
- Konsequenzen bei Verstoss gegen Vereinbarung mit Kündigung der Mietverträge

8 Gestaltungsprinzipien

Die Strassenräume der Erschliessungsstrassen Am Stausee und Sonnenbergstrasse sind auf den Autoverkehr ausgerichtet und prägen das Erscheinungsbild im Quartier. Die Längsparkierung, die beidseitigen Trottoirs und die parallel zur Strasse verlaufenden Baumreihen definieren den Strassenraum und geben ihm einen linearen Charakter.

Ein Grundsatz der Quartierentwicklung ist, für den Fuss- und Veloverkehr attraktive Rahmenbedingungen und eine hohe Aufenthaltsqualität im Quartier zu ermöglichen. Angestrebt werden eine Umgestaltung und Aufwertung der Strassenräume. Der heute lineare Strassenraumcharakter soll in seiner Struktur und Kammerung aufgebrochen und mit neuen verkehrsberuhigenden Gestaltungselementen (Grüninseln, Beleuchtungen, Sitzbänke, Parkierung) attraktiv und sicher für alle Verkehrsteilnehmenden ausgestaltet werden. Die Aufenthaltsqualität für die Bewohnenden soll gegenüber heute erhöht werden. Die Strassenraumgestaltung ist mit der angrenzenden Freiraumgestaltung abzustimmen.

Das vorliegende Mobilitäts- und Erschliessungskonzept enthält im Anhang einen Werkzeugkasten zur Strassenraumgestaltung. Der Werkzeugkasten ist als gestalterischer Leitfaden zu verstehen und zeigt mögliche Gestaltungsprinzipien zur Strassenraumgestaltung, Platzgestaltung sowie zu den übergeordneten Fuss- und Velowegen auf.



Abbildung 25: Visualisierung mit beispielhafter Strassenraumgestaltung der Erschliessungsstrasse Am Stausee

Anhang

Inhaltsverzeichnis

A	Beschreibung exemplarische Massnahmen	1
A1	Massnahmen zum Management des MIV	1
A2	Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs	3
A3	Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs	3
A4	Massnahmen zum Mobilitätsmanagement für das Areal	6
B	Überprüfung Richtwerte Parkierung	7
B1	Abschätzung Anzahl Wohneinheiten	7
B2	Abschätzung Anzahl Parkfelder / Wohneinheit	7
C	Überlegungen zum temporären Parkhaus	9

A Beschreibung exemplarische Massnahmen

A1 Massnahmen zum Management des MIV

M1.1 Anspruch Bewohnerparkfelder

Das Parkierungskonzept strebt einen langfristigen Zielwert von 0.6 Parkfelder für Bewohnende pro Wohnung an. Das bedeutet, dass nicht jede Wohnung Anspruch auf ein Parkfeld hat. Über Mietverträge und Vergabekriterien kann die Parkplatzzuteilung gesteuert werden.

Grundsätzlich gibt es Wohnungen mit und ohne Anspruch auf einen Parkfeld. Bei Wohnungen ohne Parkfeld haben Wohnungsmieter keinen Anspruch auf ein Parkfeld. Die Mietenden verpflichten sich mit dem Mietvertrag, kein Auto zu halten, weder im Quartier Sternenfeld noch auf öffentlichem Grund. Bei Wohnungen mit Parkfeld haben Wohnungsmieter Anspruch auf ein Parkfeld. Die Mietenden verpflichten sich mit dem Mietvertrag, für das Fahrzeug ein Parkfeld auf dem Areal zu mieten. Das Mieten von weiteren Parkfeldern auf öffentlichem Grund ist untersagt.

Die Steuerung der Parkfeldzuteilung bei Mietverträgen kann bei Bedarf mittels Vergabekriterien erfolgen. Die folgenden Kriterien sind denkbar:

- Grosse Haushalte (ab 4 Personen) haben Anspruch auf ein Parkfeld
- Bewohnende, bei welchen die berufliche oder gesundheitliche Situation ein Auto erfordern, werden bevorzugt
- Langzeitbewohnende werden gegenüber Neu- oder Erstvermietungen bevorzugt

M1.2 Parkraumbewirtschaftung Besucherparkfelder innerhalb Teilareale

Neben der Parkplatzzahl beeinflusst die Parkraumbewirtschaftung (maximale Parkdauer, Parkgebühren) die Nutzung der öffentlich zugänglichen Parkfelder massgeblich mit. Ziel ist, dass der Bedarf an Besucher- und Kundenparkplätzen mit dem vorgesehenen Angebot abgedeckt werden kann, die Parkfelder effizient genutzt werden können und umliegende Parkierungsanlagen in benachbarten Quartieren nicht belastet werden. Dazu wird eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt.

Die Besucherparkfelder innerhalb der Teilareale sind, um Langzeit- und Fremdparkierung zu unterbinden, zeitlich zu bewirtschaften.

M1.3 Parkraumbewirtschaftung Besucherparkfelder im Strassenraum (Gemeinde)

Heute befinden sich rund öffentliche 40 Parkplätze entlang der Sonnenbergstrasse und Strasse Am Stausee. Diese Parkfelder liegen innerhalb der blauen Zone und werden zeitlich bewirtschaftet. Birsfelden regelt das Parkieren auf Parkfeldern im Eigentum der Gemeinde im Reglement über das unbeschränkte Parkieren vom Oktober 2012. Für alle ausserhalb des Zentrums liegenden Wohnquartiere (Zone 3) wie dem Sternenfeld gilt eine zeitliche Bewirtschaftung:

- Blaue Zone, mit Anwohnerinnenbevorzugung
- Besucherinnen, domizilierte Gewerbetreibende und Pendler mit Parkkarte

Die öffentlich zugänglichen Besucher- und Kundenparkfelder entlang der Sonnenbergstrasse und Strasse Am Stausee sind, um Langzeit- und Fremdparkierung zu unterbinden, zeitlich zu bewirtschaften.

M1.4 Carsharing

Das Carsharing ist gemeinschaftlich organisiert und bietet beim Nichtbesitzen eines eigenen Fahrzeuges die Möglichkeit, ein Fahrzeug zu mieten. Das Teilen von Fahrzeugen ermöglicht den Nutzenden Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl und verändert das Mobilitätsverhalten nachhaltig. Für die Nutzergruppen der Bewohnenden und Arbeitenden bietet sich Carsharing mit am besten an. Aufgrund des reduzierten Parkierungsangebotes im Quartier stellt es eine Alternative dar, bei Bedarf ein Fahrzeug zur Verfügung zu haben.

In der Umgebung des Quartiers Sternenfeld, an der Hofstrasse, gibt es aktuell einen Mobility-Standort (1 Fahrzeug). Weitere Angebot in der Umgebung sind keine vorhanden. Das Potenzial für weitere Carsharing-Standorte im Quartier ist langfristig gross.

Der Leitfaden der Gemeinde Birsfelden für reduktionsunterstützende Massnahmen im Bereich Wohnen verlangt bei einem Reduktionswert von 0.6 Parkfeldern / Wohneinheit für ein Areal / Quartier 1 Carsharing-Fahrzeug je 100 Wohneinheiten. Bei einem langfristigen Zielwert von 1'000 bis 1'100 Wohnungen ergeben sich gemäss Leitfaden 10 bis 11 Carsharing-Fahrzeuge.¹

Im Rahmen der Quartierentwicklung ist ein bedarfsgerechtes Carsharingangebot vorzusehen. Für die Bemessung der Anzahl Fahrzeuge gilt der Leitfaden für reduktionsunterstützende Massnahmen der Gemeinde Birsfelden. Das Angebot wird gemäss Erschliessungskonzept (Kapitel 5.6) dezentral an drei oberirdischen und öffentlich gut zugänglichen Standorten angeordnet.

M1.5 Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Mit dem Ziel eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität zu fördern, werden Fahrzeuge mit einem nachhaltigen, umweltschonenden Antrieb gefördert. Die Zahl an Fahrzeugen mit Elektroantrieben ist stark zunehmend, diesem Trend soll entsprochen werden. Die Elektromobilität wird durch das Bereitstellen der entsprechenden Ladeinfrastruktur gefördert.

Seit Juni 2020 ist die SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» in Kraft. Das Merkblatt gibt Richtangaben vor und zeigt Ausbaustandards auf, wie Neubauten und bestehende Bauten mit der erforderlichen Infrastruktur ausgerüstet werden müssen.

Bei der Sanierung oder Neuerstellung von Parkfeldern ist die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gemäss SIA-Norm 2060 zu berücksichtigen.

¹ In einer im Jahr 2020 veröffentlichten Studie des Forschungsinstituts Interface wurde die nachhaltige Wirkung von Carsharing belegt. In der Studie wurden knapp 900 Personen und Firmen befragt, die Mobility nutzen. Die Studie kommt zum Schluss, dass mithilfe eines Mobility-Auto 11 Privatautos ersetzt werden. Mit 12 Carsharing-Fahrzeugen werden in der Theorie rund 130 Privatautos bzw. Parkfelder ersetzt.

A2 Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

M2.1 Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen durch gute Anschlüsse an umliegende Wegnetze

Der Aussenraum wird künftig mit einem feinmaschigen Fusswegnetz von den Gebäudeeingängen bis zu den ÖV-Haltestellen durchzogen. Die bestehende Haltestelle Friedhof wird durch die neue Nord- Süd Wegverbindung besser an das Quartier Sternenfeld angebunden.

An die Durchwegung des Quartiers werden folgende Anforderungen gestellt:

- Behindertengerechte Erreichbarkeit der Bushaltestelle Friedhof
- Direkte Wege von den Eingängen zu den ÖV-Haltestellen

A3 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

M3.1 Attraktiver Aussenraum und Wegnetze für den Fuss- und Veloverkehr

Das Fuss- und Velowegnetz im Quartier ist sicher, attraktiv und im Sinne einer guten Übersichtlichkeit zu gestalten. Die beiden Strassenräume entlang den Erschliessungsstrassen Am Stausee und Sonnenbergstrasse sollen umgestaltet und aufgewertet werden. Angestrebt wird ein Strassenraum, der allen Verkehrsteilnehmenden dient und Wohnstrassencharakter mit hoher Aufenthaltsqualität aufweist. Beim Platzbereich rund um die Schule und den Quartierplatz ist eine hohe Aufenthaltsqualität anzustreben.

Im Rahmen von Neubau- und Ersatzprojekten ist eine Verlegung der bestehenden Zu- und Wegfahrten in die Tiefgaragen und Integration in die Gebäude gemäss Quartierplan zu prüfen. Bei Sanierungsprojekten oder wenn eine Verlegung und Integration nachgewiesenermassen nicht möglich ist, ist eine optimale Einbettung der bestehenden Ein- und Ausfahrten in die Umgebung (z.B. Einhausung, Begrünung) vorzusehen. Neue Ein- und Ausfahrten sind in die Gebäude zu integrieren und dürfen nicht freistehenden realisiert werden.

M3.2 Ausreichende Anzahl und attraktive Lage der Veloabstellplätze

Die Lage des Quartiers im Sternenfeld ist attraktiv gelegen (nahe bei Zentrum, Schulen, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten). Ein grosser Anteil der Mobilitätsbedürfnisse des Alltags- und Freizeitverkehrs soll mit dem Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden. Um die Velonutzung für die Quartierbewohnenden, die Besuchenden und auch für Beschäftigte (z.B. der Schule) und Kunden attraktiv auszugestalten, ist eine ausreichende Anzahl an sicheren und attraktiven Abstellanlagen für den Veloverkehr anzubieten.

Der Leitfaden für reduktionsunterstützende Massnahmen der Gemeinde Birsfelden legt im Bereich Wohnen einen Richtwert von 1 Veloabstellplatz pro Zimmer fest. Die Grösse, Lage und Ausstattung der Veloabstellplätze ist gemäss VSS-Norm 40 065 und ASTRA Handbuch zu Veloparkierungsanlagen auszugestalten. Bei einem tiefen Verdichtungsszenario mit ca. 980 Wohnungen und der Annahme einer durchschnittlichen 3,0-Zimmer-Wohnung resultiert ein Bedarf von 2'940 Veloabstellplätzen. Bei einem mittleren Verdichtungsszenario mit 1'070 Wohnungen liegt der Bedarf bei 3'210 Veloabstellplätzen.

Gemäss Leitfaden der Gemeinde haben 30% des Gesamtangebotes an Veloabstellplätzen im Quartier hohen Anforderungsstandards zu entsprechen:

- Hohe Lagequalität, nahe bei Gebäudeeingängen, direkt vom umliegenden Strassennetz anfahrbar
- Gute und sichere Zugänglichkeit von ebenerdigen und unterirdischen VAP, Gefälle Velorampe 6%, max. 10%
- Komfortable Ausstattung, gedeckt und abschliessbare Abstellmöglichkeit

Für die Bemessung und Ausstattung der Veloabstellplätze gilt der Leitfaden für reduktionsunterstützende Massnahmen der Gemeinde Birsfelden.

Etappierte Realisierung

Gemäss VSS-Norm 40 065 besteht die Möglichkeit, bei ungewisser Nachfrage oder einem unverhältnismässig hohen Standardbedarf in einem ersten Schritt zwei Drittel der ermittelten Anzahl Veloabstellplätze zu erstellen. Die für das vorgesehene restliche Drittel benötigte Fläche ist für eine allfällige spätere Erweiterung zu reservieren.

Massnahmen zur Entlastung der Flächen im Untergeschoss

Mit der Verdichtung werden neue, zusätzliche Flächen für die Veloparkierung erforderlich. Damit im Rahmen der Entwicklung keine grossflächigen und kostenintensiven Untergeschossflächen für die Veloparkierung erstellt werden müssen, empfehlen sich folgende Massnahmen:

- Weitgehend ebenerdige Anordnung der Veloabstellplätze anstreben
- Flächeneffiziente Systeme verwenden

M3.3 Abstellplätze für Velo-Anhänger / Lastenvelos

Lastenvelos (Cargobikes) sind im Trend und im Alltag immer häufiger anzutreffen. Mit einem Lastenvelo können problemlos Kinder und schwere Güter wie Einkäufe transportiert werden, was für Bewohnende und Beschäftigte eine weitere Möglichkeit darstellt, um ihre alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig zu bewältigen.

Die Gemeinde Birsfelden hat in ihrem Leitfaden für reduktionsunterstützte Massnahmen einen Richtwert von 2 Abstellplätzen pro 100 Wohnungen festgelegt. Bei einem langfristigen Zielwert von 1'000 bis 1'1000 Wohnungen ergibt sich ein Bedarf von 20 bis 22 Abstellplätzen für Spezialvelos.

Für die Bemessung und Ausstattung der Spezialvelo-Abstellplätze (Veloanhänger, Lastenvelo) gilt der Leitfaden für reduktionsunterstützende Massnahmen der Gemeinde Birsfelden.

M3.4 Abstellplätze für motorisierte Zweiräder (Roller, Motorräder, E-Scooter)

Im Quartier Sternenfeld sollen neue Mobilitätsformen Platz erhalten und an geeigneten Standorten abgestellt werden können. Für weitere Zweiräder wie Motorräder, Roller, Töffli und Scooter sind im Aussenbereich oder der Tiefgarage Abstellmöglichkeiten vorzusehen.

Als Richtwert wird in der Praxis oft ein Angebot festgelegt, das im Minimum 10% der angebotenen PW-Parkfelder entspricht.

Die Anzahl der Abstellplätze für motorisierte Zweiräder (Roller, Motorräder, E-Scooter) sind gemäss den gängigen Richtlinien und Erfahrungswerte zu planen.

M3.5 Bikesharing / Cargobikesharing

Durch ein Angebot an Bike- und Cargobikesharing werden Velos und Lastenvelos noch einfacher verfügbar und erhöhen die Präsenz der nachhaltigen Verkehrsmittel im Strassenraum. Bikesharing-Velos dienen insbesondere Kunden und Besuchenden des Areals, können aber auch für Bewohnende eine Alternative sein, um von einem beliebigen Ort in der Stadt nach Hause zu gelangen.



Abbildung 1: Beispiel Cargobike (Quelle: <https://www.carvelo2go.ch>)

Lastenvelos sind im Trend, jedoch in der Anschaffung teuer. Gemäss Leitfaden der Gemeinde soll für reduktionsunterstützende Massnahmen ein Cargobikesharing-Angebot je 100 Wohnungen bereitgestellt werden. Dieser Richtwert ist plausibel. Bei 1'000 bis 1'1000 Wohnungen sind langfristig 10 bis 11 Lastenvelos bereitzustellen.

Für die Bemessung des Cargobikesharing-Angebotes ist der Leitfaden für reduktionsunterstützende Massnahmen der Gemeinde zu berücksichtigen.

M3.6 Konsumdepot / Paketbox für Bewohnende

Aufgrund der zentralen Lage des Quartiers und den Bedürfnissen der Nutzergruppen sollen insbesondere alltägliche Wege möglichst mit ÖV, zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden. In der aktuellen Zeit nimmt der Trend zum Online-Einkauf ungebrochen zu. Aus diesem Grund ist es praktisch, wenn Lieferungen oder grosse Einkäufe gesammelt direkt zum Haus geliefert werden und kein privates Fahrzeug für deren Transport notwendig ist. Dafür kann – an zentralen Orten im Quartier, beispielsweise bei den Briefkästen – ein Liefer- / Konsumdepot eingerichtet werden. Mehrfahrten aufgrund von Zweitauslieferungen entfallen. Das Paketdepot ist nur für die Nutzenden des Areals zugänglich. Das Depot kann von verschiedenen Anlieferungsunternehmen (z.B. Post, DHL, LeShop etc.) genutzt werden.

Für die Bewohnenden des Quartiers Sternfeld ist je Teilareal ein Liefer- / Konsumdepot bereitzustellen.



Abbildung 2: Beispiel Paketbox (Quelle: www.paketbox.ch)

A4 Massnahmen zum Mobilitätsmanagement für das Areal

M4.1 Gremium zur Zusammenarbeit / Abstimmung von Massnahmen über alle Teilareale

Die Quartierentwicklung Sternenfeld hat einen langen Zeithorizont und wird etappiert und von verschiedenen Bauherrschaften realisiert. Um die Mobilitätsmanagementmassnahmen über alle Bauherrschaften zu koordinieren und langfristig zu sichern, ist ein verantwortliches Gremium zu bilden. Im Rahmen der Baueingabe ist durch jeden Grundeigentümer für den entsprechenden Planungsbereich ein Mobilitätskonzept einzureichen. Die einzelnen teilarealbezogenen Mobilitätskonzepte sind mit den anderen Grundeigentümern abzustimmen.

Die Zusammenarbeit und Abstimmung von Massnahmen erfolgt zwecks Kooperation über Dienstbarkeitsgemeinschaften oder ähnliche Formen. Die Zusammenarbeit vereinfacht die Koordination von Massnahmen über das gesamte Quartier und ermöglicht den Betrieb / Steuerung der Parkierung. Zudem wird sichergestellt, dass im Sinne des vorliegenden Mobilitäts- und Erschliessungskonzeptes und den damit verbundenen langfristigen Zielsetzungen gehandelt wird. Das Gremium stellt das Monitoring sicher und koordiniert die Zuständigkeiten.

M4.2 Information, Kommunikation

Im Rahmen der anstehenden Quartierentwicklung ist eine Ansprechperson zu definieren, welche bei Fragen bezüglich Mobilität im Quartier als Anlaufstelle fungiert. Sie verfolgt die Ziele des Mobilitätsmanagements und informiert die Bewohnenden und Mitarbeitenden über aktuelle Mobilitätsangebote (z.B. via Homepage, E-Mail, App etc.)

B Überprüfung Richtwerte Parkierung

B1 Abschätzung Anzahl Wohneinheiten

Der folgenden Tabelle liegen die max. zulässige anrechenbare Bruttogeschossflächen je Teilareal gemäss §2 Quartierplanreglement zugrunde. Für die Umrechnung der BGF in Wohnungsfläche wurde der Faktor 0.8 angenommen. Für die Anzahl Wohnungen wurden zur Sensitivitätsprüfung drei Szenarien abgeschätzt, abhängig von der durchschnittlichen Wohnungsgrösse. Die durchschnittliche Wohnungsgrösse liegt in Basel-Landschaft bei 105m² (Szenario tief) und in Basel-Stadt bei 80m² (Szenario hoch). Für das Szenario mittel wurde eine durchschnittliche Wohnfläche von 96m² angenommen, da so eine mit den Werten der Testplanung vergleichbare Anzahl Wohnungen resultiert.

Teilareal	max. zulässige BGF gem. QPR		Anzahl Wohnungen (Szenarien)		
	Bruttogeschossfläche [m ²]	Wohnungsfläche [m ²]	tief 105 m ² /Whg.	mittel 96 m ² /Whg.	hoch 80 m ² /Whg.
A	13'900	11'120	106	116	139
B	7'600	6'080	58	63	76
C	9'600	7'680	73	80	96
D	7'600	6'080	58	63	76
E	29'000	23'200	221	242	290
F	0	0	0	0	0
G	11'600	9'280	88	97	116
H	20'200	16'160	154	168	202
I	28'900	23'120	220	241	289
Total	128'400	102'720	978	1070	1284

Tabelle 1: Abschätzung Anzahl Wohnungen

B2 Abschätzung Anzahl Parkfelder / Wohneinheit

In der Tabelle 2 ist die Anzahl Parkfelder pro Wohnung für die drei Wohnungsszenarien aufgeführt. Dabei wird angenommen, dass jedes Teilareal die heutige Anzahl Parkfelder beibehält und keine Reduktion vornimmt. Im mittleren Szenario resultieren über alle Teilareale 0.67 Parkfelder / Wohneinheit. Ob der Zielwert von 0.6 Parkfeldern pro Wohnung eingehalten werden kann, ist stark abhängig von der Anzahl Wohnungen. Für die berechneten Szenarien wird jedoch im Teilareal B und D der Zielwert nicht erreicht, da bereits im Bestand eine relativ hohe Anzahl Parkfelder im Vergleich zu den Wohnungen besteht. Die tatsächliche realisierbare Anzahl Parkfelder ist jedoch von der Etappierung der einzelnen Überbauungen und der Anzahl Wohnungen abhängig.

Teilareal	Parkfelder Bestand	Parkfelder pro Wohnung			
		Bestand	Sz. tief	Sz. mittel	Sz. hoch
A	78	 0.76	 0.74	 0.67	 0.56
B	59	 1.18	 1.02	 0.94	 0.78
C	44	 0.98	 0.60	 0.55	 0.46
D	47	 1.18	 0.81	 0.75	 0.62
E	164	 0.92	 0.74	 0.68	 0.57
F (keine Wohnungen)	—	—	—	—	—
G	52	 0.74	 0.59	 0.54	 0.45
H	118	 0.86	 0.77	 0.70	 0.58
I	150	 0.96	 0.68	 0.62	 0.52
Total	712	 0.91	 0.73	 0.67	 0.55

Tabelle 2: Abschätzung Parkfelder pro Wohnung für die drei Wohnungsszenarien und den Bestand

Der künftige Parkfeldbedarf kann besser abgeschätzt werden, je detailliertere Angaben zu den möglichen Entwicklungen je Teilareal (Potenzial Anzahl Wohnungen, mögliche Bandbreite an Nutzflächen) bestehen.

C Überlegungen zum temporären Parkhaus

Für die Sanierung der einzelnen Tiefgaragen sind voraussichtlich Parkplätze notwendig, welche von den Mietenden der Tiefgaragenplätze während der Sanierung genutzt werden können. Im Richtkonzept wird u.a. ein provisorisches mehrgeschossiges Parkhauses mit 150 bis 170 Parkplätzen vorgeschlagen, welches als Ausweichstandort dienen kann. Ein weiteres Ziel, welches mit einem temporären Parkhaus verfolgt werden könnte, ist die zeitnahe Verlagerung von Parkplätzen im Aussenraum.

Das Mobilitätskonzept bzw. der Masterplan kann einen möglichen Standort für ein temporäres Parkhaus bezeichnen. Die Machbarkeit und insbesondere die Abschätzung der Kapazität kann erst untersucht werden, wenn der Bedarf und Etappierung konkretisiert sind. Grundsätzlich kann das Parkhaus nicht sowohl als Ausweichstandort für Sanierung als auch als Ort zur Verlagerung von Aussenraum-Parkplätzen dienen, da die Kapazitäten so nicht ausreichen.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht klar, wie viele Tiefgaragenplätze wegen Sanierungen verschoben werden müssen und dabei nicht z.B. in zuvor neu gebaute Tiefgaragen untergebracht werden können.

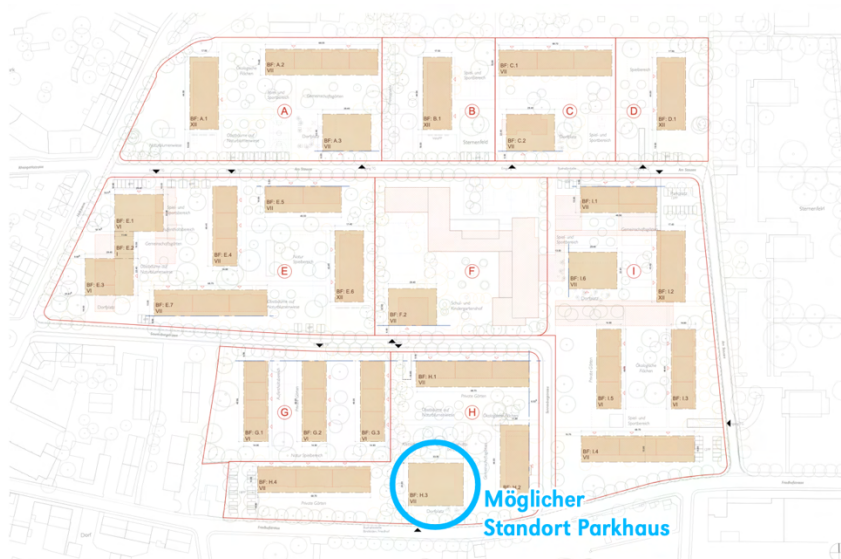


Abbildung 3: Lage eines möglichen Parkhauses am südlichen Rand des Teilareal H.

Parkhaus als Ausweichstandort für Sanierungen

- + Ermöglicht Tiefgaragensanierungen ohne Kündigung von Mieterparkplätzen, da eine Alternative angeboten wird
- Etappierung: Parkhaus-Kapazität kann nicht flexibel auf «Nachfrage» während Bauphasen reagieren. Parkhaus muss zu Beginn der baulichen Entwicklung dimensioniert werden, obwohl die Bedürfnisse und Bauabsichten noch nicht für alle Baufelder klar sind.
- Zu klein dimensioniert: Parkhaus kann nicht genügend Platz bieten, um als Ersatzstandort Sanierungen zu ermöglichen
- Zu gross dimensioniert: Es werden Parkierungsflächen geschaffen, welche keinem Teilareal zugewiesen sind, wodurch ein Überschreiten des Plafonds wahrscheinlich wird. Das Nicht-Nutzen von freien Parkierungsflächen wiederum ist wirtschaftlich unsinnig.
- Je grösser das Parkhaus ist, desto grösser ist das Risiko, dass es nicht effizient ausgelastet wird.

Parkhaus zur Verlagerung von Aussenraumparkplätze

- + Schnelle Reduktion der oberirdischen Parkfelder, Aufwertung Aussenraum
- Parkhaus kann mangels Kapazitäten nicht mehr als Ausweichstandort während Sanierungen dienen
- Reines Verlagern ist nicht auf bauliche Entwicklung abgestimmt, evtl. findet keine langfristige unterirdische Verlagerung der Parkplätze statt
- Allgemeines Risiko: Parkhaus wird nicht abgebaut (z.B., weil nie ganzes Quartier entwickelt ist), führt zu Überschreiten des Plafonds

Der Bedarf für ein temporäres Parkhaus kann zu diesem Zeitpunkt nicht nachgewiesen werden. Grundsätzlich sind, wie bereits im Richtkonzept skizziert, andere Optionen denkbar. Südlich des Areals H könnte ein temporärer oberirdischer Parkplatz mit ca. 40 Parkplätzen entstehen. Je nach Bauprojekt könnte ein Teil der Verlagerung auf dem eigenen Teilareal erfolgen oder über Leerstände auf anderen Teilarealen abgedeckt werden. Je nach Mietsituation und Dauer der Sanierung muss auch nicht für alle Parkfelder ein Alternativstandort angeboten werden.

Zusammenfassend wird der Entscheid getroffen, die Idee eines temporäreren Parkhauses auf dem Teilareal H nicht weiterzuverfolgen.



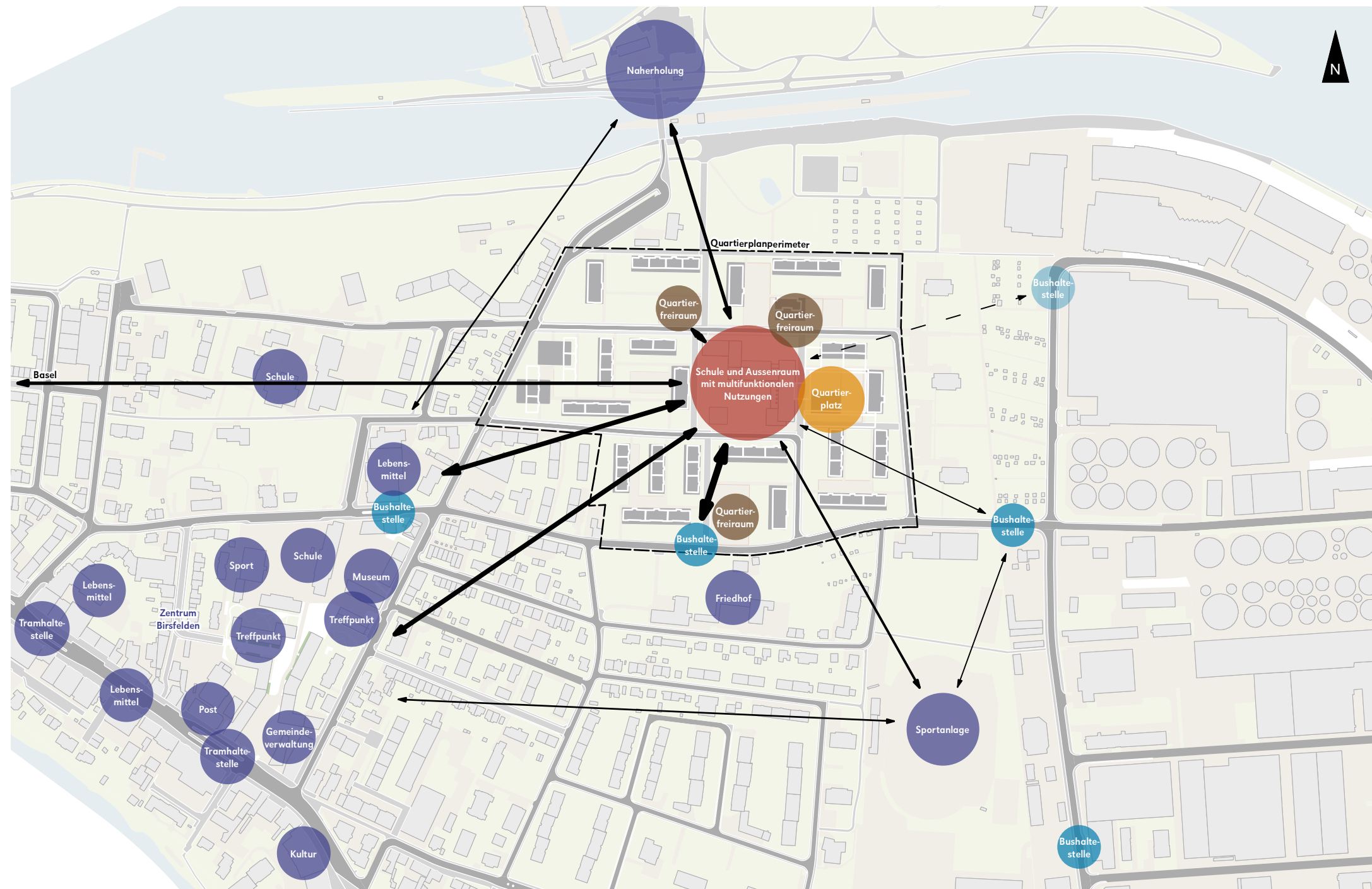


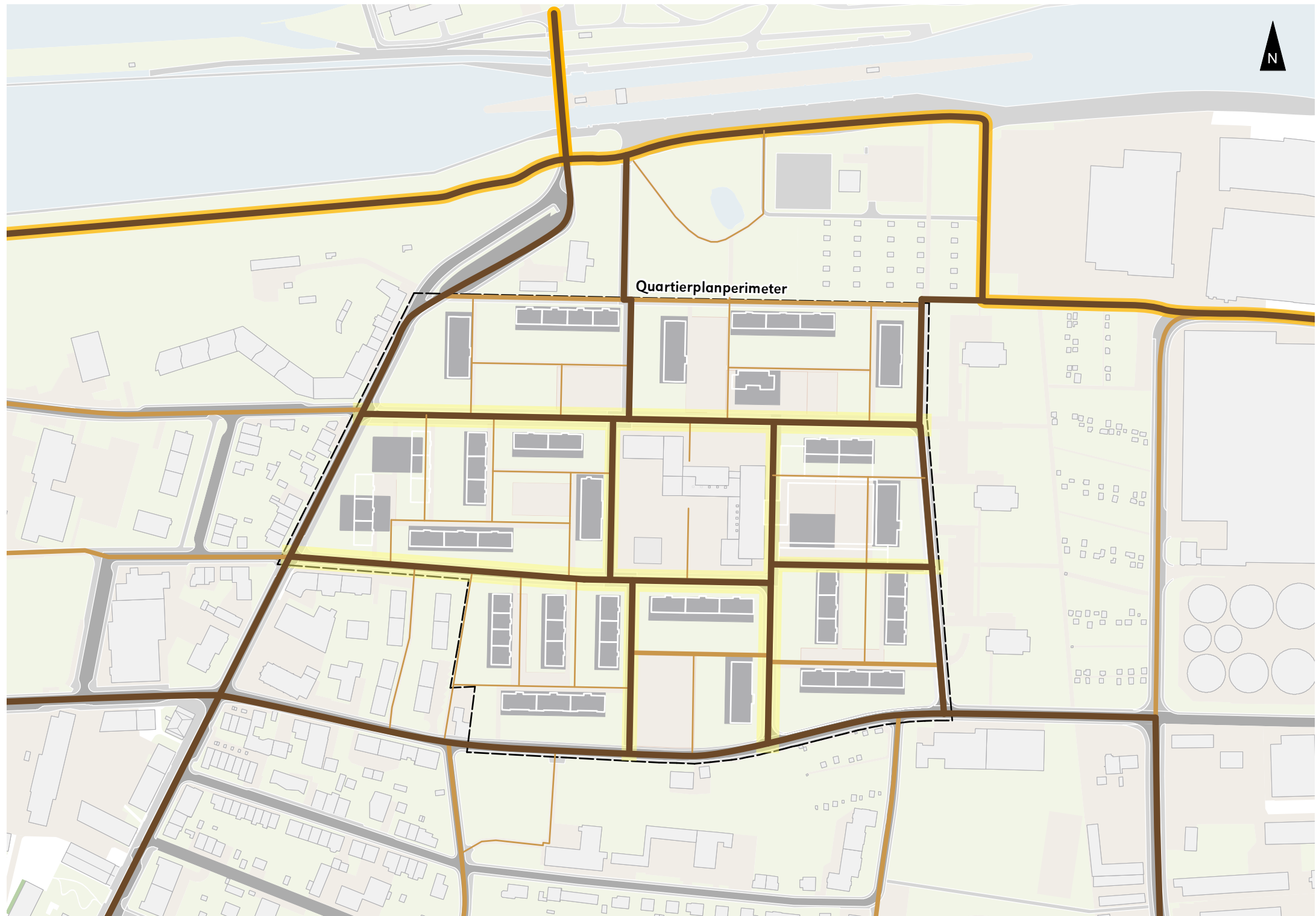
TEAMverkehr.zug

verkehrsingenieure

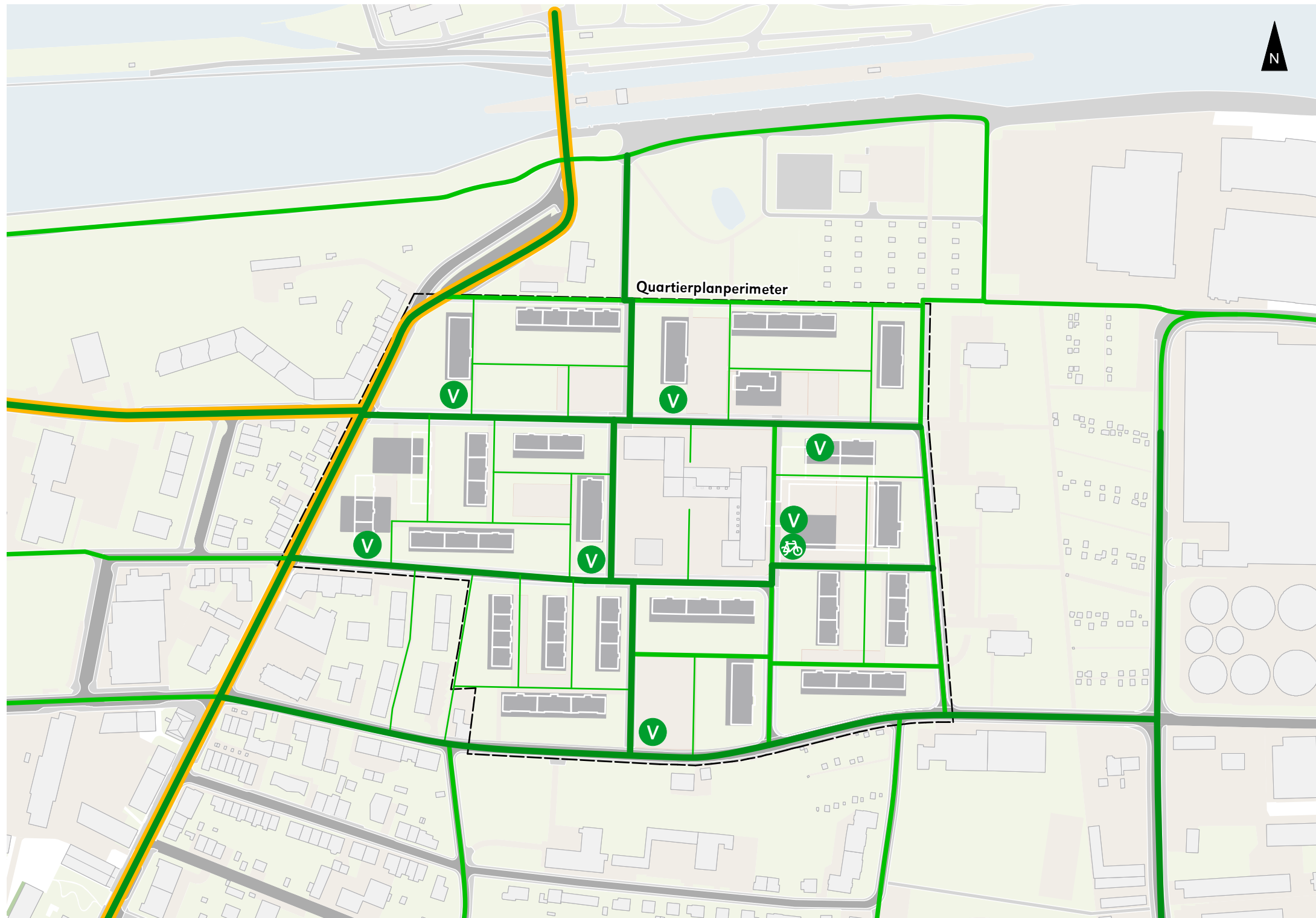
Birsfelden, Quartierentwicklung Sternfeld
Wichtige Anziehungspunkte im Umfeld

Mst:	1:5'000	Gez/Gepr:	ds, fc
Plan Nr:	27.087-2	Datum:	21.02.2023





- Kantonales Wanderwegnetz
- Primärnetz
- Sekundärnetz
- Weiteres Netz
- Wichtige Schulwegverbindung



- Kantonales Velonetz
- Primärnetz
- Sekundärnetz
- Weiteres Netz
- V Veloparkierungsanlage
- 🚲 Cargobike - Sharing



- Bushaltestelle
- Linienführung neue Buslinie (Basel - Sternenfeld)
- Linienführung bestehende Buslinie (Basel - Liestal)

TEAMverkehr.zug
verkehrsingenieure

Birsfelden, Quartierentwicklung Sternenfeld
Erschliessung öffentlicher Verkehr (ÖV)

Mst: 1:3'000 Gez/Gepr: ds, fc
Plan Nr: 27.087-6 Datum: 21.02.2023



- Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität
- Strassen mit hoher Aufenthaltsqualität
- Koexistenzprinzip mit beschränktem MIV-Verkehr
- Tempo-30-Zone
- Strassenräume mit Sammelfunktion

TEAMverkehr.zug
verkehrsingenieure

Birsfelden, Quartierentwicklung Sternenfeld
Gestaltungs- und Temporegime

Mst:	1:3'000	Gez/Gepr:	ds, fc
Plan Nr:	27.087-7	Datum:	21.02.2023



- Oberirdische Parkierung in den Teilarealen
- Unterirdische Parkierung in den Teilarealen
- Car - Sharing
- Parkierung im öffentlichen Strassenraum
- Quartierserschliessung

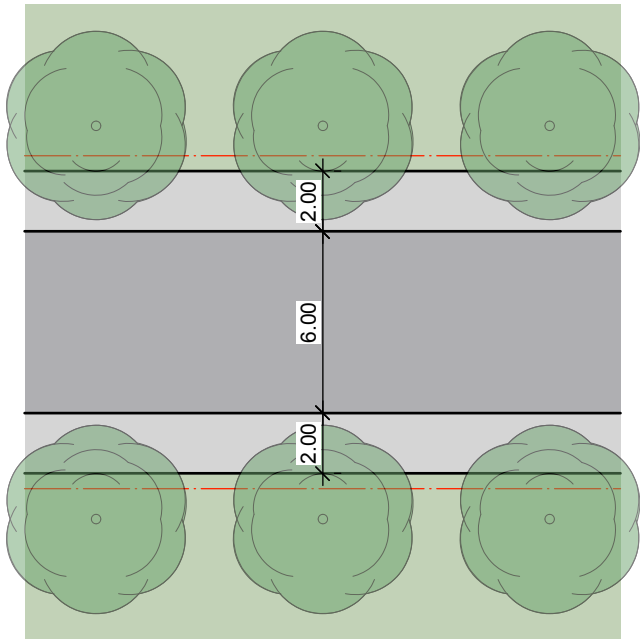
TEAMverkehr.zug
verkehrsingenieure

Birsfelden, Quartierentwicklung Sternenfeld
Erschliessung motorisierter Individualverkehr (MIV)

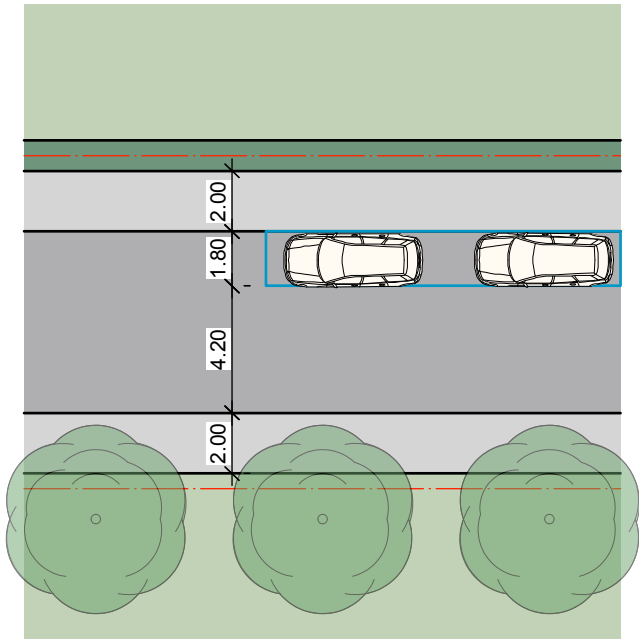
Mst: 1:3'000 Gez/Gepr: ds, fc
Plan Nr: 27.087-8 Datum: 21.02.2023

Gestaltungsprinzipien Bestand

Regelquerschnitt

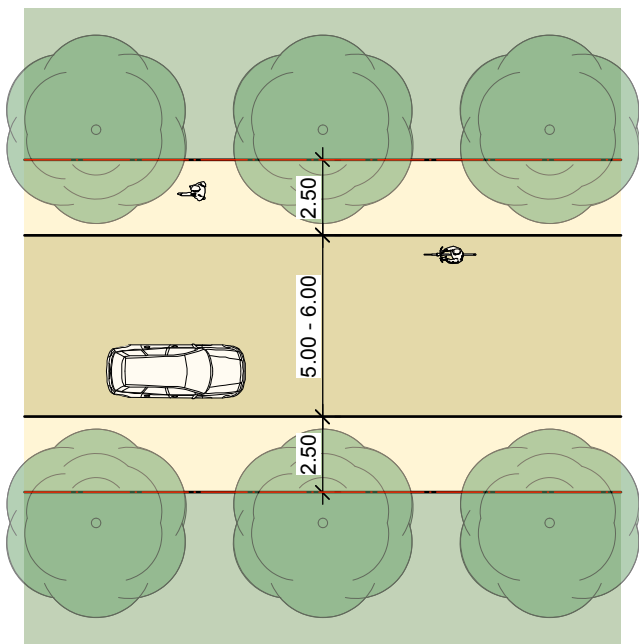


Einengung durch Parplätze

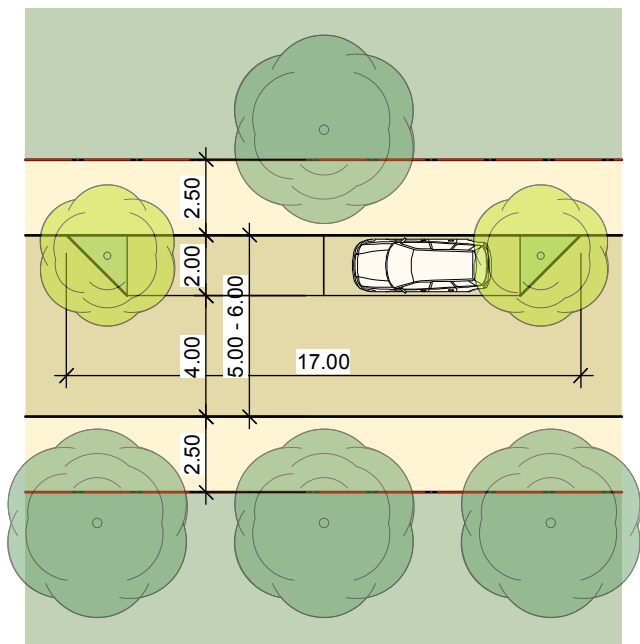


Gestaltungsprinzipien Erschliessungsstrasse

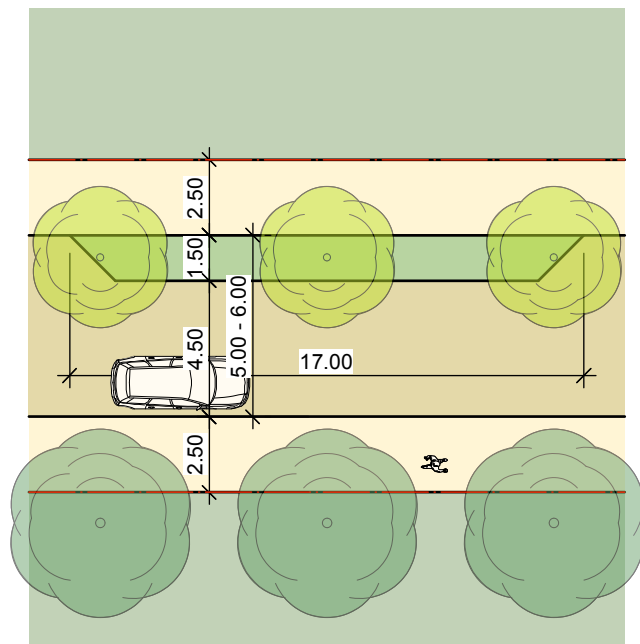
Regelquerschnitt



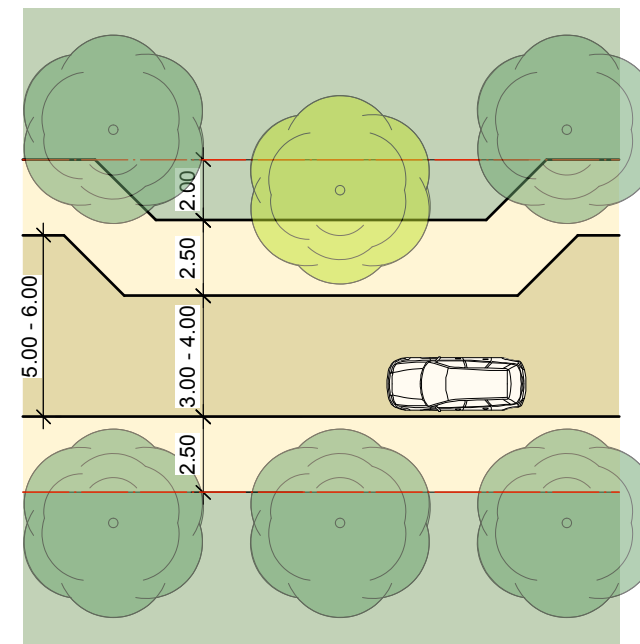
Einengung durch Parplätze



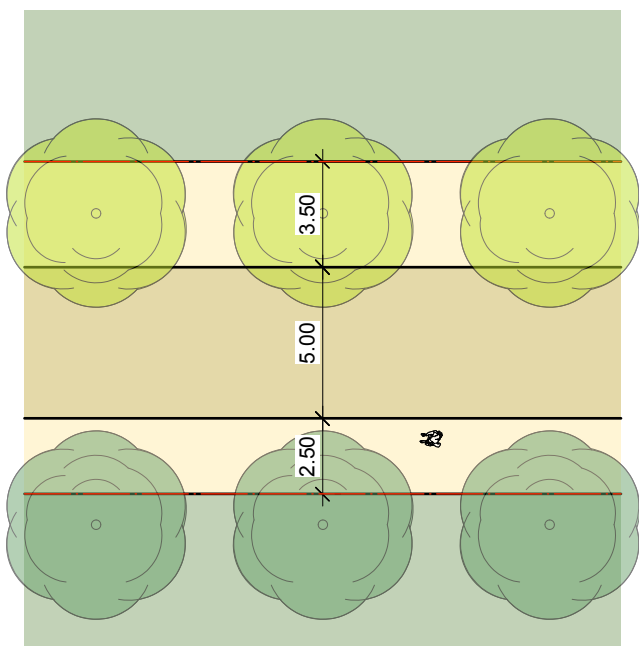
Einengung durch Rabatte



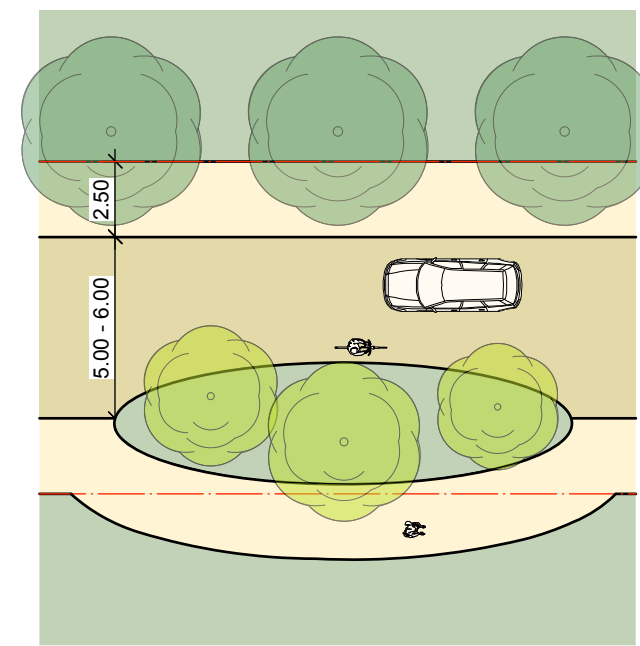
Eineigung durch Verschwenkung des Trottoirs



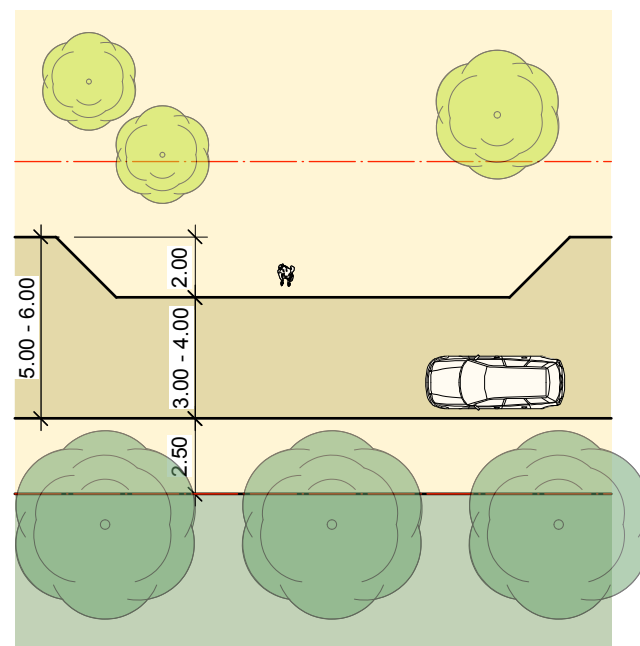
Verbreiterung des Trottoirs



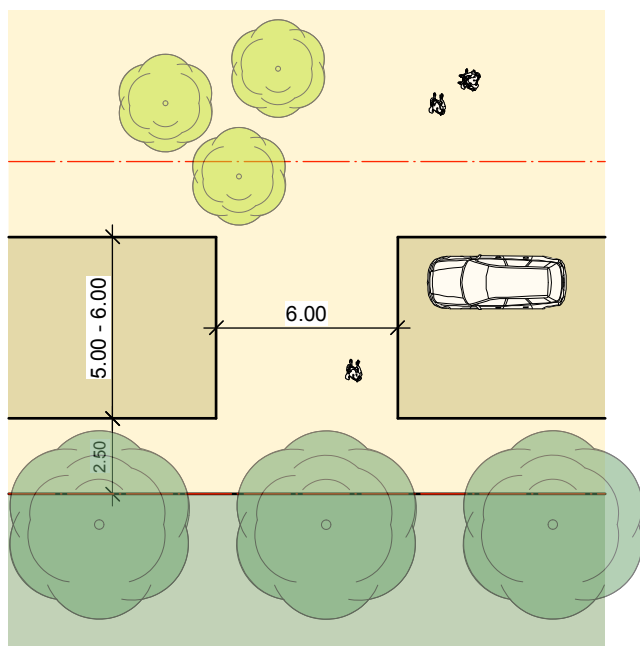
Verschwenkung durch Grünfläche



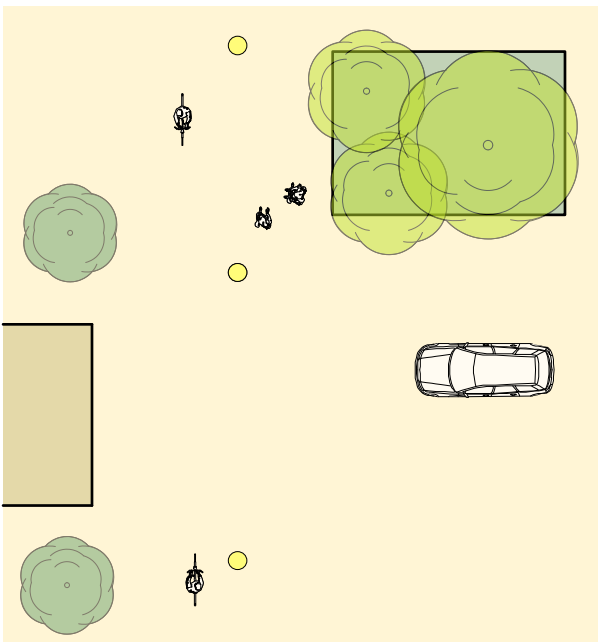
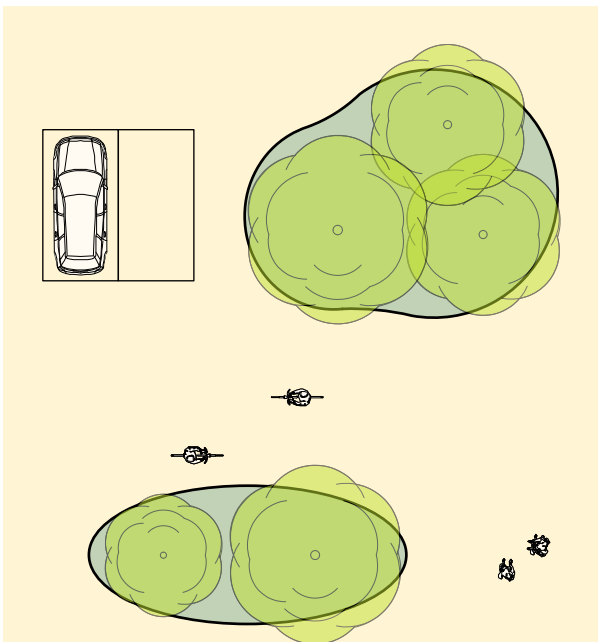
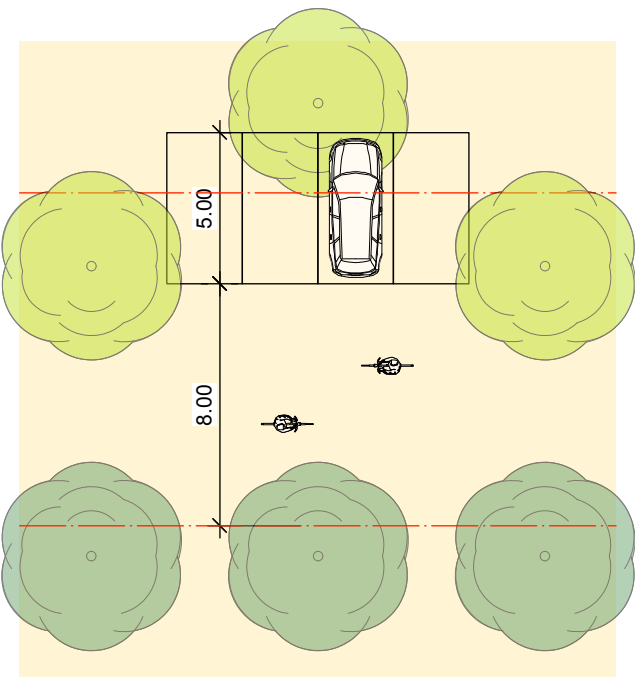
Einengung vor Platz als Querungshilfe



Vertikaler Versatz als Querungshilfe

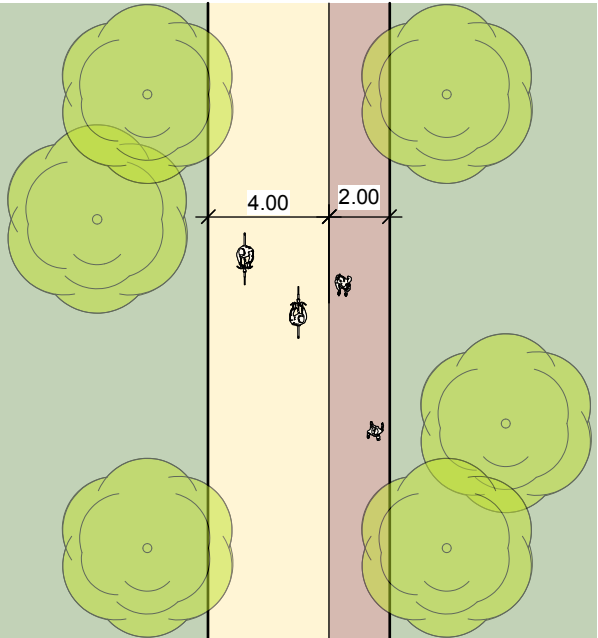


Gestaltungsprinzipien Platz

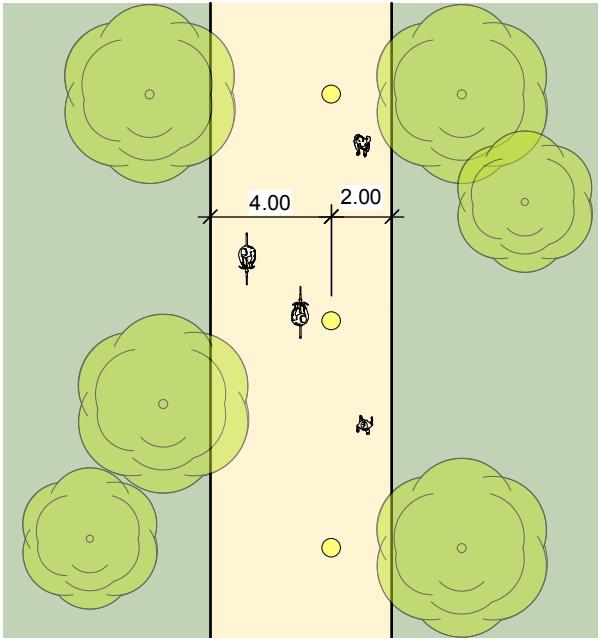


Gestaltungsprinzipien Fuss- und Veloachse

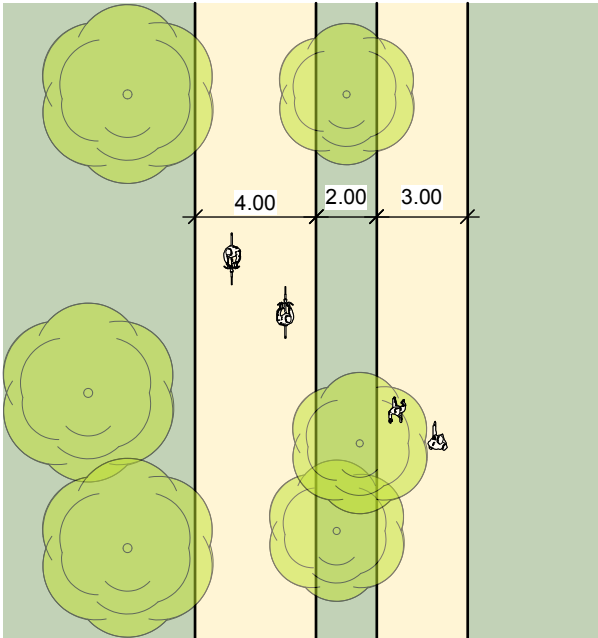
Trennung durch Materialisierung



Trennung durch Beleuchtung



Trennung durch Grünbereich



Quartierstrasse mit Erschliessungsfunktion



Platzgestaltung im Bereich des Quartierzentrums



TEAMverkehr.zug
verkehrsingenieure

Birsfelden, Quartierentwicklung Sternenfeld
Visualisierung Strassenraumgestaltung

Mst: Gez/Gepr: ds, fc
Plan Nr: 27.087-12 Datum: 21.02.2023